QUADRANTE 27/28

MASSIMO BONTEMPELLI • P. M. BARDI: DIRETTORI

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA • ANNO XIII

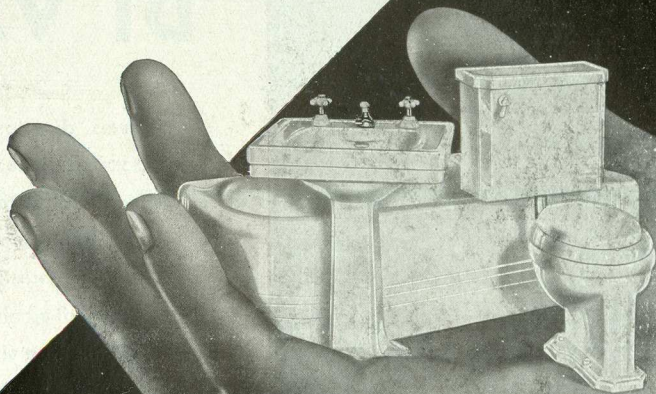
S O M M A R I O

PAUL MORAND VI PARLA DELLA MISTERIOSA ISOLA DI PASQUA

ABBON. ANNUO L. 50 • UN NUMERO L. 5 • C. C. POSTALE

Arriva la vettura di domani

FIAT 1500

la nuova 6 cilindri
dalla linea aerodinamica,
dalla tecnica modernissima

imminente

gli **"Standard"**
APPARECCHI SANITARI

sono quanto di più igienico e perfetto si fabbrichi oggi in Italia. Essi, per le loro superiori qualità di bellezza e di durata sono sempre preferiti da Installatori e da Tecnici della Sanitaria Moderna.

Gratis a richiesta opuscoli " 24 " con spiegazioni ampiamente illustrate.

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

CASELLA POSTALE 930 • **MILANO** • TELEF.: 287835 - 287822

SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTA' D'ITALIA

SINTESI DI VALORI

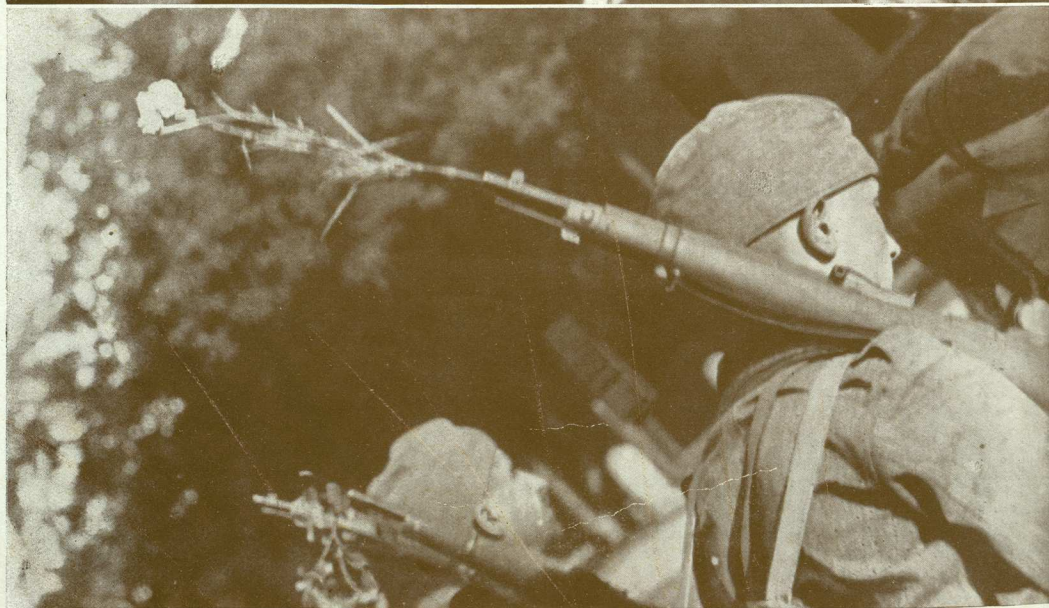
Sintesi di valori tecnici ed artistici; così potrebbe essere definito il LINOLEUM, moderno materiale da pavimentazione che mentre appaga il costruttore per le sue caratteristiche di leggerezza e di durata, di afonicità e di coibenza, offre all'architetto e all'artista decoratore colori, disegni e motivi sempre diversi e sempre nuovi, per progetti di ambientazione intonati al gusto tradizionale o al moderno.

MONZA - Sede del Palazzo di Giustizia
(4000 mq. di pavimenti e rivestimenti di Linoleum)

CHIEDERE PREVENTIVI PER PAVIMENTI IN OPERA ALLA SOCIETÀ DEL

LINOLEUM

SEDE:
MILANO - Via Macedonio Melloni, 28

FILIALI:
ROMA - Via S. Maria in Via, 37
FIRENZE - Via Rondinelli (ang. Via Banchi)
PADOVA - Via Duca d'Aosta, 1
BOLOGNA - Via Carbonesi, 3a
PALERMO - Via Roma, 64
NAPOLI - Via Giuseppe Verdi, 46

Il bacio della madre

QUADRANTE 27 28

Direttori:
MASSIMO BONTEMPELLI, P. M. BARDI
Direzione: Roma, via Frattina, 48; 62959
Editrice: S. A. «EDITORIALE QUADRANTE» - MILANO
Ammin.: Milano, via Rugabella 9; 86503
Pubblicità: Milano, B. Luini, 12; 80442
Abbonam.: Milano, via Moscova, 60; 66573
Concessionari esclusivi per la vendita: A. e G. Marco, Milano, San Damiano, 3
Abbonamento annuo L. 50; estero L. 100
Un numero lire 5 - Conto Corrente Postale

SOMMARIO
(Luglio - Agosto XIII)

(LA RIVOLUZIONE) L'IMPRESA D'A. O.

Mussolini ha dato a un redattore dell'« Echo de Paris », le seguenti risposte a proposito dell'A. O.

— L' Abissinia: vi è una questione pregiudiziale che si pone a suo riguardo ed è di sapere se l' Europa è ancora degna di adempiere nel mondo la missione colonizzatrice che da parecchi secoli fa le sua grandezza. Se essa non lo è più, l'ora della sua decadenza è irrimediabilmente suonata.

— È per fare questa constatazione che la Società delle Nazioni è stata creata? Sarà essa il tribunale dinanzi al quale i negri, i popoli arretrati e selvaggi del mondo, trascineranno le grandi Nazioni che hanno rivoluzionato e trasformato l'umanità? Sarà essa il Parlamento ove l' Europa soccomberà sotto la legge del numero e vedrà proclamare la sua decadenza?

— Ho molto riflettuto, molto pensato; preparo con cura minuziosa. Non vado come uno stordito nè come un cieco. Tutto ciò che vi posso dire è che l'Italia è sicura di imporre la sua volontà.

— Il momento della decisione è venuto. Avete letto i giornali di ieri? Ho mobilitato ancora due Divisioni.

— Io penso per l' Italia come hanno pensato per l' Inghilterra i grandi inglesi che hanno fatto il suo Impero, come han pensato per la Francia i suoi grandi colonizzatori.

— La quasi totalità della Nazione ha compreso ciò che io volevo e perchè lo volevo. Essa ha uno sforzo da fare, dopo di che avrà il suo grande posto nel mondo,

— Al popolo italiano io ho mostrato le cose a poco a poco, l'ho illuminato lentamente. Con il mio metodo, una volta presa la decisione, non vi è precipitazione. Io ho voluto soprattutto che esso sapesse dove andavo.

— Gli atti significano più delle parole. Nell' ottobre prossimo vi sarà in tutto un milione di Italiani sotto le armi. Non avrò da temere nulla da nessuno.

IN QUEST'ORA SOLENNE PER VOI E DECISIVA PER LA NAZIONE, I DISCORSI SONO DA ABOLIRE.

AVETE NEL VOSTRO NOME IL COMANDAMENTO: VOI MARCERETE TRAVOLGENDO OGNI OSTACOLO FINO ALLA MÈTA CHE VI SARÀ INDICATA. LO VOLETE VOI?

IL POPOLO ITALIANO CUSTODIRÀ NEL SUO GRANDE CUORE QUESTO VOSTRO FORMIDABILE GRIDO.

Dal giornale "Ottobre"

CONCORRENZE POLITICHE IN INGHILTERRA

Non sorprenderà nessuno l'idea che gli inglesi ammalati di osservanza della forma sarebbero disposti a patrocinare qualsiasi ladrocinio purchè questo venisse confezionato in modo da salvaguardare le apparenze. Questa opinione diventa convinzione quando, guardato lo sviluppo che è andato prendendo il fascismo in Inghilterra, ci si accorge che per gli inglesi, fascismo è soprattutto disprezzo di ogni atteggiamento terroristico, inteso questo atteggiamento nel senso migliore della parola. La secolare educazione puritana è più forte della sostanza rivoluzionaria delle necessità storiche.

C'è allora da persuadersi che anche in questo particolare settore dell'attività politica inglese non è altro che una questione di forma. C'è da pensare che anche questa è senza dubbio una tattica buona per rivestire i colpi di mano di apparenze legali, una formalità qualsiasi, che se rientra in una forma di buona educazione politica, non esclude la lotta dei partiti fra di loro e di questi col governo con tutti i metodi coercitivi purchè rasentino il codice. Null'altro che una questione di schemi e di parate create per nascondere una incapacità sostanziale a reggere un atteggiamento. Si arriva di questo passo alla determinazione che, oggi, in Inghilterra, nessuno, al di fuori del capitalismo che tiene le redini del Parlamento, ha dubbi sulla incapacità del Parlamento stesso a governare.

Infatti il Parlamento inglese, comparato alle nuove necessità degli organismi statali, ha una pessima reputazione in tutto il paese. E' assai diffusa la convinzione che esso sia inetto e superfluo e che oggi non sia più capace di fare qualcosa che superi se stesso. Che questa impressione nasca dal fatto che nel passato, in altre condizioni storiche, il Parlamento inglese abbia reso grandi servizi alla nazione, o appunto perchè il sistema parlamentare era così saldamente ancorato alla tradizione per cui l'uno si incorporava completamente nell'altro, fatto sta che ora, appunto per l'una o l'altra ragione, la delusione delle speranze della nazione nel governo che la rappresenta ha raggiunto una consistenza non indifferente.

Eppure, nonostante questo stato di diffuso malcontento, la mentalità generale, disgustata, non muove un passo per camminare con prontezza e improvvisa risoluzione su una strada decisamente reazionaria. La formalità impaccia l'esplicazione delle necessità di un popolo in una azione energica, improvvisa, rivoluzionaria. L'esigenza reattiva si smorza nell'attesa delle prossime elezioni per poter legalizzare lo stesso assalto al potere con una formalità. La nozione di questo processo pacifista delle necessità storiche della mentalità inglese fa pensare che il mal considerato capitalismo britannico potrebbe tenere tranquillamente in pugno il governo dell'Inghilterra se le forze evolutive della vita non trascinassero con sè naturalmente e inevitabilmente le carcasse delle istituzioni in decadenza.

Diamo un momento uno sguardo più particolareggiato alle tre concezioni dello stato quali nacquero nei differenti climi europei e che in Inghilterra si preparano oggi alla concorrenza al potere contro il capitalismo.

Ecco il fascismo capeggiato da S. Oswald Mosley aspirante Primo Ministro fascista, il bolscevismo ambientato e adattato dal signor Herbert Morrison aspirante Primo Ministro del Labour Party, e il conservatorismo personalista del signor Walter Elliot aspirante Primo Ministro conservatore.

Ognuno trasforma e adatta all'uso e consumo proprio e dei propri adepti, secondo la tecnica necessaria a salvaguardare la dignità del paese, gli schemi a cui hanno preso la sostanza.

Il primo, nel vecchio porto di Bristol, una città di operai che conta 400.000 abitanti, cittadella dell'ala sinistra socialista, parla pressappoco così: «Il fascismo è patriottismo pratico»; «Il fascismo combatte per il Re e per l'Impero»; «Il fascismo esige giustizia per i disoccupati» e via di seguito. Queste parole d'ordine rivelano lo sforzo delle camicie nere in avvento per apparire anzitutto inglesi e rispettabili. Ma aggiunge poi: «Per la realizzazione del nostro programma, cioè la riduzione dei profitti di quelle «potenze» che oggi dominano la politica britannica è indispensabile un governo autoritario» «Però questa dittatura non sarà senza la volontà del popolo. Solo dopo questa assoluta sottomissione e accettazione dei nostri programmi, noi ci proponiamo di governare dittatorialmente. Senza di che non inizieremo neppure la lotta parlamentare». Come si vede, una proposta che si può definire veramente strana. Il fascismo di Mosley, per salvaguardare la immacolatezza del guanto aristocratico, aspetta, mano tesa, che il popolo gli porga lo scettro per farselo, trasformato in frusta, battere a sangue sulla schiena. Il dilettantismo politico salterebbe da solo, evidente agli occhi di chiunque anche senza il motteggio del rivale laburista Morrison: Mosley è una vera stella cinematografica. Il quale Morrison, invece, guardando al fascismo come ad un fenomeno di riscontro al pericolo comunista, pericolo reale o immaginario per alcuni popoli, non pensa affatto di salire al potere provocando il panico ed il crollo finanziario per ridurre il capitalismo alla resa.

— Io desidero socializzare tanto l'intelletto dei capitalisti quanto la loro proprietà — ripete, persuaso che l'assorbimento del capitalismo da parte della massa e la liberazione dei dirigenti dal concetto di grande proprietà sia una questione di evoluzione naturale, risolvibile in poco tempo colla persuasione orale.

Se per Morrison il fascismo non ha eccessive probabilità di riuscita per la convinzione che l'Inghilterra non subirà mai il fascino della rivoluzione rossa, egli è d'altra parte convinto che la sua azione, condotta con un procedimento legale non possa che raccogliere l'appoggio delle forze armate della nazione: dall'esercito alla flotta, fino alla polizia che furono sempre fedeli ad un governo costituito legalmente, quando questo governo fu pronto a lavorare.

Anch'egli quindi, pronto a schiacciare, appena salito al potere, con la necessaria brutalità tutti gli avversari, ma per il momento, assolutamente ligio al proposito di non iniziare le ostilità cogli avversari e col governo se non al momento contemplato dalle forme. Anzi, di rifiutare di formare un governo se non in possesso prima di una maggioranza legalmente costituita.

Il terzo invece, Elliot, crede di minare le basi del capitalismo risolvendo i problemi odierni indirizzando la nave delle complesse esigenze dell'individuo verso un nuovo organismo statale.

«Il nuovo stato avrà un popolo che disporrà di tempo libero in misura assai maggiore dell'odierna. Si dovranno risolvere in patria i dissidii fra libertà e sicurezza, dissidii nati dallo stato-macchina, dallo stato scientifico che continuerà a generare disoccupati. Dopo di questi si dovranno risolvere quelli fra pace e giustizia, fra noi e l'umanità che ci circonda.

Questi termini che portano ad un mondo troppo grande e complicato per poter essere costretto nella camicia di for-

イタリー

電氣の家（1930 Monzaの博覽會）

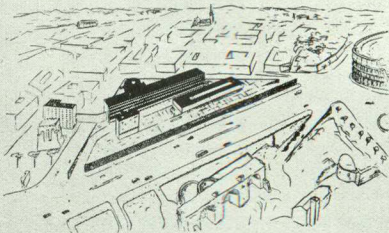
Architect. Luigi Figini, Gino Pollini, Guido Frette, Adalberto Libera, Piero Bottoni

イタリー

ムッソリニがコロシウムを凌ぐ歴史的大建築をローマのイムペリウム街に面するパラッオ デル リットリオを計畫してゐることは、本誌十二月號二十四頁に記載されてゐる。
茲に揭げたのはその懸賞競技應募案の一つ。上圖右手に一寸顏を出してゐるのはローマ名物のコロシウム。

PROGETTO PER IL PALAZZO DEL LITTORIO: Arch. G. L. Banfi - Arch. L. B. di Belgiojoso - Ing. Prof. A. Danusso - Arch. L. Figini - Arch. E. Peressutti - Arch. G. Pollini - Arch. E. N. Rogers

イタリー

ムッソリニを記念する民衆劇場模型

Teatro dix Massa Progetto di Gaetano Giocca, Pianta

明治四十年七月十日内務省認可

KENTI

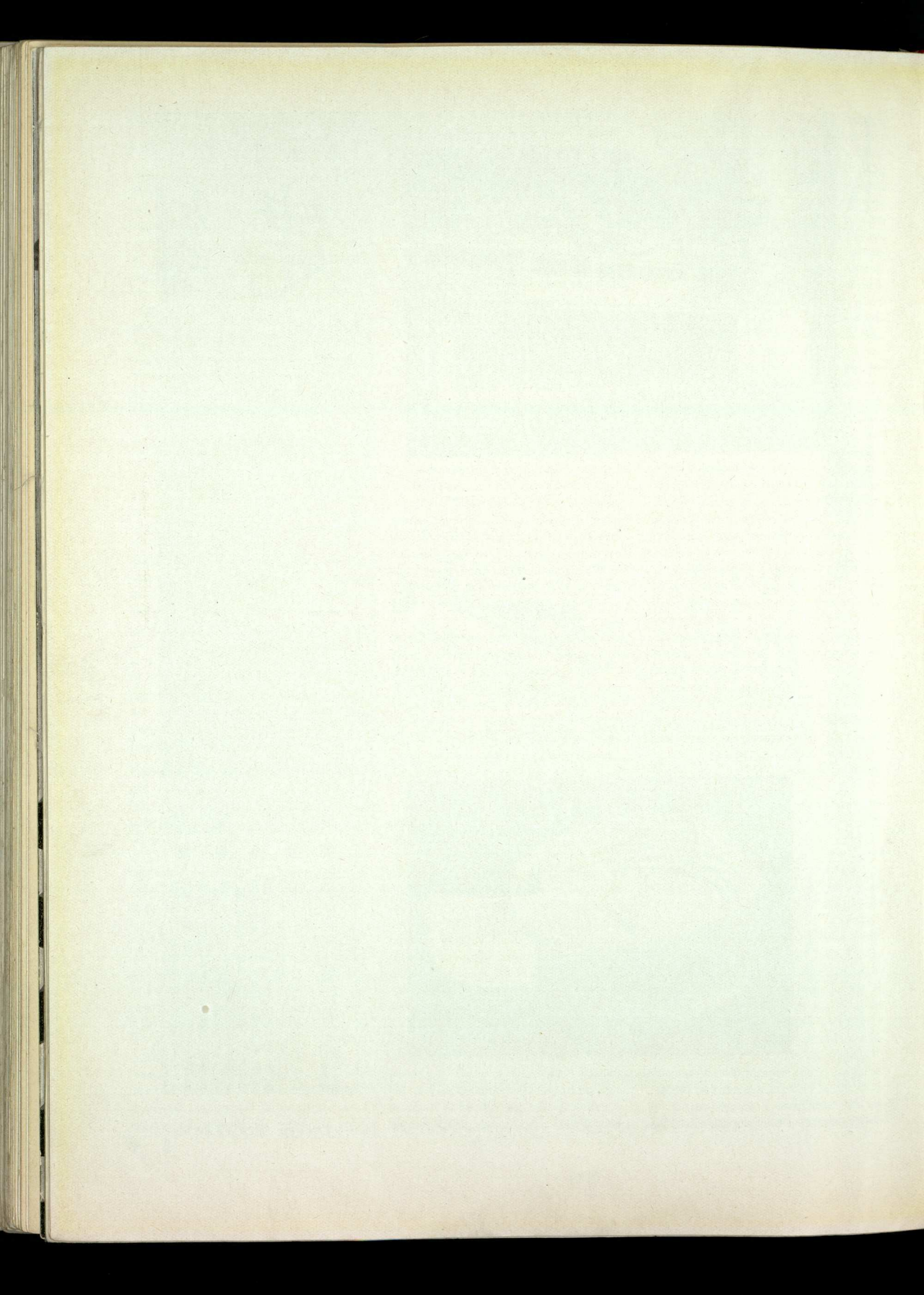
建築

皇紀二五

第八巻第廿

第一節定義第二節建築物各部構造の種類及基
節概説第二節地盤第三節根代第四節コンクリ
節基礎工事に關する諸注意　第三章煉瓦造及
節迫持及楣第五節窓廻り蛇腹等第六節煉瓦及
二節壁體架構第四節木造壁面第五節木骨煉瓦
説第二節木小屋第三節鐵小屋第四節屋根葺方
第六章床組及床第一節概説第二節木造床第
第七章階段、天井、羽目第一節階段第二節天井
及仕口第三節戸口及戸第四節窓及障子第五節
る注意　第九章建築物の仕上第一節概説第二
六節ステンド硝子、モザイック第七節仕上工

發行所　東京市京橋
京橋二丁目

Le idee di "Quadrante„ in giro per il mondo: da una rivista giapponese

za di un unico piano internazionale, se non sfuma in un sogno che non si realizzerà mai nè al tempo nostro nè nei millenni futuri, non può risolversi che nella necessità di organizzare le proprie comunità e cercare di risolvere coi propri mezzi i propri problemi. E' cioè un ritiro in una forma di nazionalismo economico molto simile a quello su cui sta battendo l'America, evirato però dalle violente mutazioni della politica quali furono necessarie agli Stati Uniti.

Elliot ha quindi la certezza che, anche senza una rivoluzione violenta quale fu ritenuta necessaria in Germania o in Russia si potrà riuscire a spodestare il capitalismo. Senza di che non si penserebbe neppure lontanamente a smuovere la linea di condotta del « fascismo dei cappelli a cilindro ».

Unità di intenti, dunque, in questi tre uomini. Animati tutti e tre da uno scopo comune. Nessuno dei tre intenzionato a tollerare il perpetuarsi dell'arbitraria, sregolata, libera concorrenza del sistema capitalistico liberale sotto il quale vivemmo negli ultimi cento anni. Animati tutti e tre dallo stesso proposito di combatterlo, mirando all'uccisione del vecchio Stato e miranti alla stessa meta rinnovatrice. Ma — lo abbiamo osservato — purtroppo, tutti e tre animati dallo stesso stimolo della impeccabilità e della stretta osservanza del metodo puritano formalistico.

Il processo è talmente sintomatico e allarmante per le loro speranze, da dover concludere che se l'esperienza capitalistica inglese nel suo nuovo volto di riforma economica è tanto lungimirante da provvedersi contro lo scalzamento delle teorie legalistiche, in luogo di farsi detronizzare, lascerà, dopo le elezioni, questi tre uomini in asso, sbalorditi, colle loro utopie in mano come pesi morti.

A meno che queste utopie, non siano poi in realtà tanto sleali da rivestirsi e camuffarsi come tali, soltanto per poter meglio agire per vie traverse con tutti i mezzi della violenza e del terrore, assecondando come sempre la mancanza di franchezza e di sincerità, alla luce del sole, che sono nel formalismo di schietta marca puritana.

E' indubitato che la vittoria o la sconfitta di questi tre uomini nella competizione contro il comune nemico è strettamente legata alla ripresa economica dell'Inghilterra e cioè alla condizione economica in cui si troverà l'Inghilterra al momento delle elezioni.

Certo oggi l'Inghilterra che, attraverso le correnti che cercano di elidersi tra di loro, ci dà lo spettacolo delle sue capacità di tranquilla assorbitrice degli sforzi rivoluzionari fatti dalle altre nazioni, si avvia fatalmente verso metodi statali diversi, qualsiasi essi siano.

O il nazionalismo economico di Elliot, o il laburismo di Morrison, o il fascismo di Mosley, l'economia inglese si orienta secondo la costruzione delle barriere doganali che costringono le nazioni alla corsa verso il concetto di bastare a sè stesse colle proprie forze. E' per questo concetto che l'Inghilterra riprende la sua attività svegliando la Borsa, Newcastle e i suoi giacimenti carboniferi, Sheffield e le sue fonderie di acciaio, Manchester e l'industria cotoniera, Glasgow e i suoi cantieri navali. E' in questa fase di attività che ella crede di risolvere la piaga della disoccupazione. La sua finanza è convinta di sanare un simile malanno col sussidio.

Ma noi ci domandiamo con un certo riserbo: che sarà dell'Inghilterra quando la piaga della disoccupazione sarà diventata una istituzione e la ripresa economica avrà raggiunto la sua saturazione senza essere riuscita a incorporare i sussidiati? In qual modo coincideranno i cozzi dei tre movimenti ideali inglesi colle masse e col capitalismo al momento delle elezioni, con quel capitalismo che proprio per la ripresa economica avrà avuto il mezzo di consolidare le proprie posizioni e potrà per lo meno apparire l'unico atteggiamento certo per le necessità del momento.

Ricorreranno allora, le tre tesi insieme, alla violenza per porre termine ad una tensione insopportabile come avvenne nelle altre nazioni, o continueranno a rimanere chiuse nel loro formalistico riserbo rimandando le decisioni e il loro affermarsi di elezione in elezione? O la nazione aspetterà di raggiungere il suo fine per eliminatoria naturale dei contrasti?

Non è possibile fare pronostici. L'Inghilterra, in simili frangenti, si è sempre dimostrata conservatrice. Ma se fosse ancora così, resterebbe oggi l'unica conservatrice, in Europa, contro le esigenze storiche. L'Inghilterra non potrebbe davvero vantarsi di rivoluzioni. Forse di appropriazione indebita delle proprietà ideali altrui, fatta colle debite forme, impeccabilmente, rasentando il codice. Una forma di impinguimento sotto l'irradiazione di una forza esterna. Mai evoluzione di una necessità di razza. Con lampante danno della sua tradizione.

ATTILIO CRESPI

« LE TEMPS »

La « Société d'Etudes et d'Informations Economiques » è un organo di documentazione creato dal Comité des Forges. *Nessuna meraviglia, dunque, che essa abbia incaricato due autorevoli parlamentari — i signori Tardy e Bonnefous — di pubblicare uno studio sul Corporativismo, anzi* contro *il Corporativismo.*

Questa ostilità manifesta è, se non altro, una prova che il Fascismo è l'unico regime veramente democratico ed anticapitalista: altrimenti non si spiegherebbe l'avversione dei grandi campioni del liberalismo individualista e delle grandi imprese che ancora fioriscono all'ombra di questo morente sistema economico-sociale. Il Fascismo è infatti nemico dei cosiddetti grandi capitani d'industria e della finanza, che tiene sotto un controllo costante, per impedire che da una loro sfrenata libertà derivi un danno al benessere collettivo.

Tornando ai nostri onorevoli, abbiamo visto il loro studio sul corporativismo approvato calorosamente dal «Temps». Questo non ci meraviglia eccessivamente, sia perchè nessuno ignora i legami abbastanza intimi che passano fra l'organo ufficioso del Quai d'Orsay ed il Comité des forges, *sia anche perchè il « Temps » ha sempre avuto per tutto ciò che esce dai binari della normalità un ponderato riserbo ed una malcelata ripugnanza. E' venuta la guerra mondiale, sono scoppiate alcune rivoluzioni fondamentali, ma il « Temps » è rimasto fermo nella veste e nella sostanza.*

Varie volte c'è occorso di leggere nelle sue antiche colonne degli strani giudizi sulle nostre Corporazioni, da esso considerate con semplice perfidia alla stregua di quelle medioevali. Ignoranza della storia? Sarebbe sacrilego supporla nei professori che hanno l'onore di vedere comparire la loro firma in quella grande istituzione che ha nome — sull'esempio d'oltremanica — « Le Temps ». Incompatibilità di carattere, piuttosto, tra il passato che essi rappresentano, ed al quale si in-

crostano disperatamente, e l'avvenire.

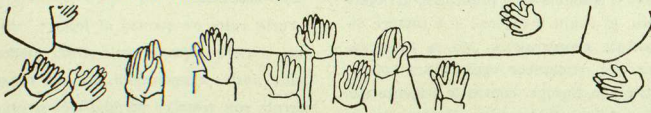
Veramente, in questi ultimi tempi, il « Temps » ha cercato — ultimo fra i grandi giornali francesi — di avvicinarsi alle nuove idee. Ne è una prova l'inchiesta compiuta alcuni mesi fa dai suoi collaboratori Arbellot e Millet, sulle associazioni e sui gruppi francesi. Le conclusioni dell'inchiesta sono state queste: nella gioventù francese d'oggi il gusto dell'azione ha il sopravvento su quello delle idee. E' anzi perciò che esistono in Francia tanti gruppi, leghe ed organizzazioni di lotta. Questo non è poi un gran male, perchè, come ha detto anche Goethe, in tutte le epoche di decadenza le anime si occupano di sè stesse e nelle epoche di progresso si rivolgono verso il mondo esterno. Ciò che forse costituisce una lacuna nei giovani d'oggi è che il loro amore per l'azione non sia stato abbastanza preparato e maturato dal culto delle idee. In complesso però non c'è da sconfortarsi, perchè le loro tendenze provano che siamo in un'epoca di progresso. Occorre soltanto che i « grandi » abbiano fiducia nei giovani e che permettano loro di svilupparsi e di mantenere le promesse.

Più ufficiosi di così non si potrebbe essere nel considerare un problema tanto vivo ed urgente come quello dei giovani. Il loro bisogno di agire, che Montherlant ha così mirabilmente racchiuso nella frase: « Se reposer dans l'action » per il « Temps » « non è poi un gran male », e viene scusato e avallato con una frase di Goethe.

Fin qui è dunque arrivato il benpensante giornale francese, e con grandi sforzi — costrettovi piuttosto dalla forza degli eventi che da una sua naturale evoluzione. Ma da questo a voler capire le reali esigenze delle nostre generazioni e a voler riconoscere la giustezza della soluzione trovata da Mussolini col sistema corporativo — così contrario agli interessi dei suoi accomandatari — la via è lunga.

E' per tutte queste ragioni che le considerazioni fatte sul « Temps » sulle nostre Corporazioni non ci meravigliano più.

D. O.

1. André Gide. — 2. André Malraux. — 3. Jean Richard Bloch. — 4. Vaillant-Couturier. 5. Eugène Dabit. — 6. Henrich Mann. — 7. Nizan. — 8. Kisch. — 9. Waldo Franck. 10. Gérome. — 11. Henri Clerc. — 12. Jean Cassou. — 13. Ehrembourg. — 14. Julien Benda. 15. Rappoport. — 17. Jean Lurçat. — 19. Forster. — 20. Pasternak. — 21. Aldous Huxley. 22. Luc Durtain. — 23. Kolsoff. — 25. Gold. — 26. Vildrac. — 27. Dujardin. — 28. Babel. 29. Plisnier. — 30 Madeleine Paz. — 31. Jean Guchenno. — 32. Aragon. — 33. H. Poulaille.

LA BÊTE NOIRE

Ci mandano da Parigi i primi numeri della "Bête Noire" con il resoconto di un congresso degli « écrivains pour la défense de la culture ou l'espoir en l'homme ». A questo congresso hanno preso parte tutti i personaggi che la matita di Gea Augsbourg ha babelicamente concentrato in questa fabbrica in costruzione per la difesa della cultura.

Ansiosa attesa del premio letterario

LA CITTÀ IMPRENDIBILE

A una decina di chilometri dall'obelisco che segna il punto più alto del valico, l'ingegnere Straordinario ferma la macchina.

— Siamo arrivati. — dice — Scendiamo.

I quattro giovani ingegneri che stanno a bordo saltano a terra.

— Loro possono aspettare qui; — soggiunge l'ingegnere — torno fra pochi minuti.

Per un sentiero da capre l'ingegnere Straordinario si dirige verso la parete del roccione che strapiomba altissimo sulla strada e presto scompare.

— Paesaggio singolare — commenta uno dei giovani.

— Perchè singolare? Sgroppate di monti arsi dal vento; valloni diboscati; forre di ginestre; pali telegrafici e balzelloni lungo i pendii; una casa cantoniera in lontananza; il campanozzo di un gregge al pascolo; la melanconia delle altitudini brulle e disabitate: è il solito paesaggio dei valichi appenninici.

— Che idea di venire a impiantare proprio qui una fabbrica di aeroplani!

— Questo si, è singolare.

— Ormai il contratto è firmato, e per due anni siamo legati.

— Non capisco perchè ingaggiare ingegneri minerari in una fabbrica di aeroplani.

— Come faremo a passare le sere in questo deserto?

— Che facevi quando stavi ai lavori del traforo del Monte Bianco?

— Mi annoiavo da morire. Ma il sabato potevo andare a Torino e rimanervi fino al lunedì mattina.

— Qui siamo a tre ore da Roma.

— Bisogna avere una macchina a disposizione.

— Ce la faremo dare.

— Meglio un aeroplano; in venti minuti si può essere all'aereoscalo del Littorio.

— *Lupus in fabula;* ecco l'aeroplano: guarda laggiù.

— Sono due!

— Due? E' uno stormo.

— Cinque, sette nove: in formazione perfetta.

— Di dove sono sbucati?

— Ma che fanno?

— Per il momento volano sulle nostre teste.

— Hai visto la sagoma delle ali?

— Sono i nuovi «bombardieri» ideati dall'ingegnere Straordinario.

— Dove vanno?

— Girano il roccione.

— Non si vedono più.

— Aspetta; ora li vedremo ricomparire.

— Questa è bella; che succede?

— Tirano! Non senti che colpi?

— Accidenti! Tirano sul serio!

— Macchè! Sono bombe fumogene. Guarda le colonne di fumo che si sprigionano da ogni parte.

— Non vedo più niente.

— Attenzione!

— Non ti muovere; c'è la scarpata a pochi passi e il pericolo di un ruzzolone.

— Dov'è l'automobile? Ho perduto il senso di orientazione.

— Che gusto riempire di fumo un deserto!

— Piglia alla gola.

— Speriamo non siano gas asfissianti.

— Non dire sciocchezze.

— Da questa parte, signori.

— Chi parla?

— E' lei ingegnere Straordinario?

— Sono io; si diano la mano a catena; io conduco; niente paura; sono esperimenti con le nuove bombe a espansione istantanea; tutta la valle è buia come l'inferno; sfido chiunque a trovare l'ingresso della nostra città.

— Stop!

— Mi manca il respiro.

— E' un'impressione nervosa dovuta all'oscurità improvvisa. Avanti, adagio, senza timore.

— Durerà molto il buio?

— Un paio d'ore.

— E la strada da fare alla cieca?

— Duecento metri.

— Appoggiare a sinistra. Un masso ostruisce l'ingresso.

— Dove siamo?

— Mi pare di camminare sul greto di un fiume; tutti sassi.

— Sono i residui di una mina che abbiamo fatto brillare qualche mese fa.

— Qui c'è un muraglione.

— E' la parete della roccia.

— Che cos'è questo stridore sordo?

— Sono le saracinesche che chiudono le porte della città. Ora le stanno alzando per lasciarci passare. Ecco passino: appena dentro vedremo la luce.

Una esclamazione di stupore e di sollievo sfugge ai quattro giovani.

Un'immensa caverna sfarzosamente illuminata da lampade ad arco appare ai loro occhi.

— Avanti, presto; bisogna riabbassare subito le saracinesche per non riempire di fumo la piazza.

— Quale piazza?

— Questa caverna ha una superficie più vasta di piazza S. Pietro e si chiama piazza della Stazione perchè dal lato est, come vedranno, partono i treni verticali che conducono ai vari quartieri della città.

Per il momento i treni sono otto, quattro per le merci e quattro per i passeggeri; in sostanza, sono grossissimi ascensori che hanno una portata di dieci tonnellate ciascuno, oppure di quaranta passeggeri. La stazione serve unicamente al traffico terrestre, cioè a quello proveniente dalla strada che abbiamo percorsa e che collega la città con tutto il territorio nazionale. Più tardi vedremo la stazione che serve al traffico aereo, cioè a quello costituito dal movimento degli aeroplani e destinato a crescere gradualmente con lo sviluppo della città, ossia della fabbrica dei nostri apparecchi. Siamo duemila uomini fra operai, impiegati e dirigenti.

— Duemila uomini? Dove stanno?

— Sulle nostre teste, nei reparti delle singole officine scavate in gallerie sovrapposte, quasi al centro della cuspide formata dal Cionco.

— Che è il Cionco?

— E' il nome del roccione che loro hanno visto giungendo in automobile e nelle viscere del quale ora ci troviamo.

— Portentoso!

— Niente di eccezionale. La caverna che attraversiamo a piedi e che avremmo potuto percorrere in automobile se non fossimo giunti durante gli esperimenti di nebulizzazione e avessimo potuto far entrare la macchina, è una caverna naturale esistente chissà da quanti secoli e che serviva di rifugio ai pastori e ai loro greggi fino al giorno nel quale io, che mi sono sempre occupato di speleologia, non giudicai opportuno richiederla al Demanio per la attuazione di miei progetti da lungo tempo studiati e che stanno diventando realtà.

Divenuto il proprietario del Cionco e del sistema di grotte che ne formano la caratteristica, ho provveduto a sistemare convenientemente la più spaziosa, sgrezzandone il suolo e le volte, portandovi la luce e l'aria con gli impianti che lor signori, essendo ingegneri minerari, conoscono quanto me.

Disposta così una sufficiente base di operazioni, ho iniziato i lavori di scavo delle gallerie sovrapposte col sistema in uso nelle grandi miniere carbonifere dell'Alsazia.

Naturalmente per poter collocare in gal-

leria reparti di officina, ho avuto bisogno di cubature molto superiori; ma nei lavori sono stato facilitato dall'ottima qualità dello schisto di cui sono costituite le stratificazioni del Cionco, che si erge circa quattrocento metri sull'asse della strada, con un perimetro di circa ventinove chilometri al livello stradale, con un diametro longitudinale di dodici chilometri e sette trasversali e quindi con una superficie intorno a ottanta chilometri quadrati.

Ho dunque potuto con tutta sicurezza forare dodici gallerie bipartite in sei piani sovrapposti come quelli di un medesimo gigantesco edificio, lasciando fra piano e piano una trentina di metri, dando alle gallerie una lunghezza di un chilometro, un'altezza di otto metri, e una larghezza di quaranta e collegandole con cunicoli verticali per i treni ascensori e con larghe rampe di scale diagonali da servire nel caso, per quanto difficile, di guasti ai mezzi di comunicazione meccanica.

Così, su una superficie di duecentomila metri quadrati ho potuto ottenere uno sviluppo di oltre dodici chilometri di gallerie adibite in parte a officina, in parte ad abitazione, portandomi naturalmente verso la sommità della montagna e forando sui fianchi piccole gallerie di arrocco per lo scarico dei materiali, trasformate poi, a lavori ultimati, in maniche a vento per assicurare a mezzo di pompe l'aereazione generale della città.

Tutto ciò è, per dir così, sigillato nella montagna divenuta un'arnia colossale e fervidissima.

Chi è abituato alla vita mineraria, a scavar pozzi e gallerie per trarre dalle viscere della terra quanto di più prezioso essa rinserri, comprende che, salvo le proporzioni, Plutonia — così ho denominato la città da me ideata ed attuata — non rappresenta affatto un eccezionale sforzo di immaginazione.

Il più interessante sta agli ultimi piani, in quelli cioè più vicini alla vetta del Cionco, dove ho costruito, sempre in galleria s'intende, il quartiere dei voli. Vogliamo salire? Questo è il nostro treno.

— Che cosa c'è laggiù?

— Dove?

— Vedo tanta gente affaccendata.

— Sono le banchine delle merci necessarie alle lavorazioni. Camions e autotreni provenienti da Milano, da Roma, da Genova, e da altre città, scaricano direttamente sui treni ascensori che congiungono i vari quartieri di Plutonia con la stazione terrestre. Ogni quartiere è adibito ad una particolare lavorazione, come i vari capannoni di una grande officina.

Così, salendo, troveremo prima il quartiere delle fusioni e dei laminatoi, poi il quartiere dei motori, poi il quartiere delle carlinghe, poi il quartiere delle eliche e delle ali, poi il quartiere dei montaggi e all'ultimo piano, come dicevo, il quartiere dei voli, ossia la grande stazione aerea.

— Che distanza intercorre in linea verticale fra la stazione di terra, che è al livello stradale, e la stazione aerea?

— Trecento metri.

— Quanto tempo impiegano i treni-ascensori per percorrere tale distanza?

— Venti minuti per i treni passeggeri, comprese le fermate obbligatorie alle stazioncine di ogni quartiere e di ogni piano.

— Quante corse giornaliere?

— Il movimento è continuo; dalle sette del mattino, sino a mezzanotte. Alle 0,10 le saracinesche di Plutonia si chiudono e più nessun cittadino può entrare od uscire sino al mattino dopo.

— E in casi notturni d'urgenza, infortuni, incendi, ecc.?

— Tutto è previsto; la città possiede medici, infermerie, corpi di guardia, presidi, vigili, posti di soccorso, pompe. Del resto i casi di incendio sono quasi impossibili. Plutonia è il vero piccolo perfettissimo regno della elettricità; dai forni alle macchine, dalle cucine alle lavanderie, tutto è azionato dall'energia elettrica. In Plutonia non ci sono fiammiferi ed i fumatori posseggono piccoli accenditori elettrici.

— Come fate per il carburante? Occorreranno larghi depositi per le prove, i collaudi, i voli. Non costituiscono un pericolo?

— Plutonia possiede infatti, larghissimi depositi di benzina, forse i più grandi depositi esistenti in Italia; ma essi sono sistemati in enormi vasche-cisterne ubicate in altra parte della montagna a circa due chilometri di qui; con uno dei soliti tubi da petrolio che loro avranno visto in uso nelle zone petrolifere, il carburante viene pompato dalle lontane cisterne sino al quartiere dei voli, ed immesso direttamente nei serbatoi degli aeroplani.

Insomma fin dove può giungere l'ingegno umano in fatto di organizzazione, con tutte le scoperte della scienza e gli accorgimenti della tecnica, a Plutonia si è giunti.

Naturalmente esiste un imponderabile come esiste una forza superiore inconoscibile e imprevedibile che può avere ragione di ogni preveggenza; comunque, le cosidette «fatalità» che gli uomini attribuiscono al caso e al destino mentre sono spesso la risultante della imprevidenza e della irriflessione, a Plutonia sono ridotte al minimo, di modo che la vita dei suoi cittadini è più sicura che altrove.

— Sarà una vita monotona.

L'ingegnere Straordinario sorride garbatamente.

— I duemila uomini che da due anni abitano Plutonia, sono sereni come ben poca gente lo è.

— Senza sole?

— Chi lo dice?

— Sempre rinchiusi fra queste latèbre.

— Nemmeno per idea. A Plutonia normalmente la vita si svolge come segue: il lavoro comincia alle otto e mezzo; ma alle sette la gente si alza e, quasi tutti, compiuta la pulizia personale e presa la prima colazione, escono di città, se il tempo è bello, per andare a respirare a pieni polmoni l'aria magnifica di questa contrada; alle otto e mezzo tutti sono al lavoro. L'orario è di sei ore continuative, salvo mezz'ora per la refezione consumata negli appositi locali esistenti ad ogni piano nelle adiacenze dei singoli quartieri.

Alle tre del pomeriggio le campane avvertono che il lavoro della giornata è finito; e tutti se ne vanno per gli affari propri. C'è chi rientra a casa; c'è chi esce dalla città. A quell'ora i sole è ancora alto e i campi sportivi che ho istituiti sui fianchi della montagna in adatte località sono frequentatissimi. C'è chi si ritira nelle sale delle varie biblioteche, chi va al proprio circolo con tanto di cinematografo, di biliardo, di scherma, e chi scende al piano, nei paesi vicini a trovare la propria famiglia o gli amici o i conoscenti, per rientrare a Plutonia prima di mezzanotte o la mattina dopo.

Quando il tempo è avverso, o viene l'inverno e la montagna e tutte le valli circostanti non sono che un'unica coltre di neve alta talora un metro, la vita di Plutonia è ancora più gaia.

La neve mette in tutti una grande allegria e il freddo secco di alta montagna è incontestabilmente un euforico.

Qui stanno tutti benissimo; le nostre infermerie sono sempre vuote, e gli unici che forse si annoiano, perchè hanno poco da fare, sono i medici. Ecco. Siamo arrivati. Si esce a destra.

I nostri soldati, e i nostri operai lavorano nell'Africa Orientale (foto sintesi di Federico Patellani)

— Arrivati? Eravamo, dunque partiti?

— La conversazione assorbiva la nostra attenzione.

— Già. Senza dimenticare che i treni ascensori hanno un movimento più dolce di quello dei treni ordinari.

— Infatti non ci siamo accorti nè del distacco, nè della fermata.

— Si va da questa parte.

— Quanta gente!

— E' l'ora dell'arrivo del postale Londra-Parigi-Roma-Brindisi che a titolo di esperimento fa scalo anche a Plutonia.

— Dove scende?

— Sul grande piazzale dove ora arriveremo. Vogliono prendere una carrozzella elettrica?

— C'è molto?

— Quasi un chilometro. Qui la galleria ha un movimento elicoidale a causa della strozzatura dello sperone montano entro cui ho dovuto scavare per far capo alla spianata di volo e per mantenerla protetta sotto il costone. E' il movimento caratteristico dei moderni trafori, tenuti quasi a fiore di balza. Ecco le feritoie aperte sul fianco, per dare maggiore ariosità. Di là si vede tutta la valle a sud del Cionco sino al mare che scintilla laggiù.

— Panorama grandioso.

— Ed ecco la spianata aperta sulla parete a picco. Questa è forse la più audace realizzazione della ingegneria geodinamica.

La spianata larga quasi due chilometri e profonda più di mille metri, serve all'arrivo e alla partenza degli aeroplani anche più grandi. Tutto è stato calcolato dal piano d'inclinazione per l'atterraggio, all'abbrivo e alle antenne di segnalazione innestate al di sopra della gigantesca tettoia naturale formata dalla spaccatura.

In sostanza è una colossale caverna a cui ho tolto la parete verso l'esterno, per metterla in comunicazione con lo spazio. Di notte, vista dalla pianura, la stazione aerea di Plutonia sembra un immenso occhio di fuoco spalancato dalla montagna per guardare il mondo. A seconda delle necessità l'occhio fiammeggia o si spegne con un semplice giro di interruttore. Gli aviatori sono molto soddisfatti dell'attrezzatura ultra-moderna di Plutonia.

— Come ha potuto immaginare tutto questo?

— Come ho potuto immaginare tutto questo, mi si domanda; io domanderei piuttosto perchè tutto questo non è stato immaginato da altri prima di me e perchè non una, ma venti città come Plutonia non sono sorte.

Da quando Delagrange fece le prime esperienze di volo e fu seguito e superato nei suoi tentativi da una legione d' eroi dell'ala i cui nomi sono segnati a caratteri imperituri nella gloriosa storia dell'aviazione, da quando, insomma, nacque l'aeroplano, e crebbe, e fu maturo ad ogni cimento, e l'uomo venne in possesso degli spazi aerei e di un privilegio che era stato negato a tutte le precedenti generazioni — il privilegio di volare — divenne chiaro per la mia mente che un nuovo mondo stava per sovrapporsi a quello che era stato sino ad allora vissuto e lo avrebbe dominato e costretto a profondi mutamenti.

La guerra mondiale, scoppiata a una decina di anni di distanza dalla nascita dell'aeroplano, dette subito la intuizione della immane potenza che alla macchina volante si congiungeva e da essa scaturiva. Chi ha letto, come io ho letto, il rapporto scritto da Winston Churchill, allora ministro della Guerra nel gabinetto britannico, intorno a quanto sarebbe accaduto nel 1919 se la guerra non fosse stata vittoriosamente conclusa nel novembre 1918, ha una idea precisa di quello che può essere una guerra futura.

Ripetere oggi ciò che il grande ministro inglese poteva documentare sedici anni fa, e cioè che l'arma aerea è destinata ad assumere il ruolo di protagonista in qualsiasi conflitto futuro, sarebbe ripetere un luogo comune.

Legioni di comandanti, di studiosi, di tecnici, di competenti, hanno vagliato tutti i lati del tremendo problema e hanno concluso nel senso vaticinato sin dall'inizio.

Lo spirito del male insito nell'uomo, quanto lo spirito del bene, si è impadronito della chimica che ha potenziato l'aeronautica, di ulteriori mezzi di offesa — dagli alti esplosivi ai gas tossici — con potestà distruttive che non sono un mistero per nessuno e contro le quali l'umanità si affanna di ricercare una difesa.

Possiamo noi dire che tale difesa sia stata trovata?

Io non voglio indugiare in dissertazioni scientifiche o di arte militare, nè soffermarmi a discorrere di armate aeree sempre più poderose o di batterie antiaeree o di maschere antigas.

Io vedo che qualunque città può essere dall'arma aerea ridotta in macerie; che qualunque fortezza, anche se ciclopiche come quelle di Gibilterra e di Malta possono essere costrette all'impotenza da uno stormo di velivoli condotti da piloti sprezzanti di qualsiasi pericolo, com'è la maggior parte degli aviatori.

Tutta una letteratura in parte dedotta dalla realtà, in parte dalla fantasia, si è sforzata di descrivere la guerra futura; ma gli uomini sono rimasti inchiodati alla logica, agli atteggiamenti, ai costumi della guerra antica.

L'avvento degli esplosivi creò le fortezze dalle mura titaniche; la potenza dei cannoni, creò le corazze d'acciaio delle navi; ogni mezzo d'offesa ha sempre trovato la sua contropartita di mezzi di difesa.

Ma tutto ciò, purtroppo, è sempre avvenuto «dopo»; cioè a sconfitta subìta, a danno inferto, a esperienza dolorosamente vissuta.

Si direbbe che gli uomini non siano capaci di riflettere e, meno ancora, di agire, allo «stato preventivo».

Si direbbe, insomma, che lo spirito del bene non possa sussistere che a rimorchio dello spirito del male.

Quale è stato durante la guerra mondiale il primo moto istintivo di difesa degli uomini, contro le incursioni e gli attacchi di aeroplani?

Al primo segnale d'allarme gli abitanti delle città si ritiravano nelle cantine delle case o in altri ricoveri sotterranei.

Oggi, a prescindere dai gas tossici, non ci sono cantine di palazzo o ricoveri sotterranei anche blindati, che potrebbero resistere alle bombe ad alto esplosivo che l'arma aerea è in grado di lanciare da grandissime altezze con precisione matematica.

Soltanto le caverne scavate nella montagna possono offrire una protezione sicura.

Plutonia è nata da questa idea riflessiva e immaginativa.

Quali saranno i primi obiettivi che allo scoppiare delle ostilità il nemico cercherà di raggiungere?

La distruzione dei mezzi di offesa e difesa dell'avversario, dei suoi gangli vitali, e in primissimo luogo, delle sue fabbriche di aeroplani, dei suoi campi di aviazione, dei suoi hangars che sono apertissimi, visibilissimi e non facilmente difendibili.

Le esercitazioni e le grandi manovre aeree avvenute in tutti gli Stati, hanno dimostrato che la migliore difesa di sè stessi consiste nella maggiore offesa all'avversario.

E' dunque una corsa alla demolizione che scaturisce dall'esperienza.

Chi arriva primo e demolisce di più, consegue le maggiori probabilità di vittoria.

Plutonia con la sua fabbrica di aeroplani sfida questo vaticinio e rovescia questa previsione.

Plutonia è imprendibile!

Stormi su stormi di aerei nemici possono venire a crivellarla di bombe senza produrre la più piccola scalfittura ai suoi impianti e ai suoi uomini.

Lo spessore delle rocce da me traforate e dentro le quali lavorano le mie maestranze, ride di qualunque esplosivo; mentre un quadruplice sistema di saracinesche, convenientemente distanziate l'una dall'altra, sta ad ogni ingresso, ad ogni cunicolo, ad ogni feritoia e sbarra — in caso di lancio di gas — il passaggio del più sottile filo d'aria.

E' noto che il pericolo derivante dalle nebulizzazioni di gas venefici ha una durata di due o tre ore; gli impianti di aereazione artificiale di Plutonia permettono ai suoi cittadini di attendere alle proprie incombenze per vari giorni senza sussidio di maschere antigas.

— In sostanza Plutonia sarebbe un nuovo tipo di fortezza.

— Tutti i tipi di fortezza escogitati dalla scienza militare, fossero le città murate dell'antichità, le rocche del medioevo, o le moderne piazzeforti, hanno una funzione passiva: sbarrare la strada al nemico, o quanto meno ritardarne la invasione.

Nessuna fortezza ha mai potuto passare dall'azione difensiva all'azione offensiva.

Plutonia, invece, oltre all'adempiere ai compiti normalmente affidati alle fortezze vere e proprie e opporre una resistenza illimitata, possiede il privilegio, di potere passare in pochi minuti dalla posizione di « attaccata », alla posizione di « attaccante ».

Al primo momento propizio i suoi quattrocento apparecchi possono dai suoi fianchi, piombare sull'avversario anche se questi fosse distante mille chilometri e infliggergli danni irreparabili. Nè potrebbero le perdite subìte in tali circostanze minorare la sua forza di aggressività, poichè le officine di Plutonia, essendo intangibili, possono tranquillamente lavorare e provvedere a riempire i vuoti.

Plutonia è un vero nido di aquile sterminatrici di cui nessuna forza umana può avere ragione.

Moltiplicate per dieci o per quindici il numero di questi nidi; disseminatene l'arco alpino e la dorsale appenninica a distanze e in località meditate e ditemi se un popolo nemico vicino o lontano, possa pensare di muovere guerra all'Italia.

Poichè l'Italia, miei cari signori — ed è questo il punto essenziale — ha ricevuto da Dio un dono che nessun altro paese d'Europa possiede in tanta maestà e dovizia: le montagne.

Le montagne, dominatrici immobili degli spazi terrestri, sono la sede naturale delle macchine volanti come lo sono degli uccelli d'alto volo.

Tra le grandi mutazioni operate dalla nascita dell'aeroplano nei nostri costumi, vi sarà appunto quella di trasformare le catene montagnose considerate sin qui come un pesante e arido fardello offerto alla gente nostra da una natura matrigna, in zone di intensa produttività e di provvidenziale fortuna.

Si deve, del resto, alle invasioni, alle guerre, alle scorrerie, ai brigantaggi, alle molestie di ogni genere, di cui è intessuta la storia d'Italia, se le nostre montagne sono popolate di paesi e di castelli inaccessibili.

L'aeroplano riporterà la montagna alla sua funzione protettiva e aggressiva; solamente i paesi e i castelli sorgeranno « dentro » le montagne e non sulle vette, com'è sino a ieri avevnuto.

La tendenza a cercare asilo sotto la terra contro le offese dell'arma aerea è già visibilissima.

La Germania ha fatto costruire, a quanto si dice, immensi « hangars » sotterranei per le sue flottiglie di aeroplani.

Ma tali costruzioni, fatte in pianura, offrono garanzie molto dubbie.

La potenza ognora crescente degli esplosivi può aver ragione di qualunque blindatura a base di cemento, anche profondissima; senza considerare che scavare in pianura a profondità sufficienti è impresa quanto mai ardua a causa delle acque.

Non parliamo poi della facilità di imbottigliamento di simile tane da talpe escogitate dall'ingegneria bellica tedesca.

Sotto questo rapporto la supremazia di Plutonia è fuori di questione.

— E i denari?

— Plutonia sarà costata una cifra favolosa.

— Figurarsi poi a che si arriverebbe se si dovessero costruire quindici o venti cittadelle consimili!

L'ingegnere Straordinario ha un moto di spalle.

— Tutti gli Stati affrontano qualsiasi sacrificio pur di assicurare la propria indipendenza, la propria sicurezza, la propria pace. La perdita di questi tre sommi patrimoni è ben più grave di qualsiasi esborso.

— Il nostro paese è povero.

— Lo so; perciò bisogna farlo diventare ricco; non si può diventare ricchi senza sicurezza e senza indipendenza di lavoro. Se lor signori pensano a quanto l'Italia, pur essendo povera, ha speso e spende in opere pubbliche, se, ad esempio, riflettono che per volere di tramontati governi si è speso un miliardo per dotare Milano di una stazione ferroviaria, la quale, nell'eventualità di un conflitto, può essere ridotta a una rovina in venti minuti, è lecito domandare se non sarebbe stato meglio cercare tra i contrafforti delle Prealpi, fra lo Spluga e il Sempione qualche località idonea a costruirvi una Plutonia alpina.

— Ma...

— Vogliono vedere la cabina di comando della città, ossia la mia stanzetta di lavoro? Eccola. Pàssino.

— Non è certo un salone.

— Otto metri cubi; lo spazio di una cabina di vagone letto; un tavolino, una sedia, un telefono.

— Più razionali di così.

— Che cos'è questo?

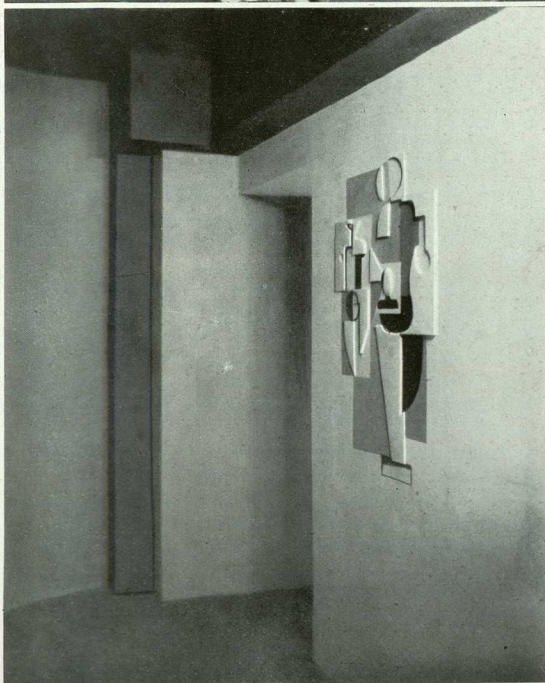
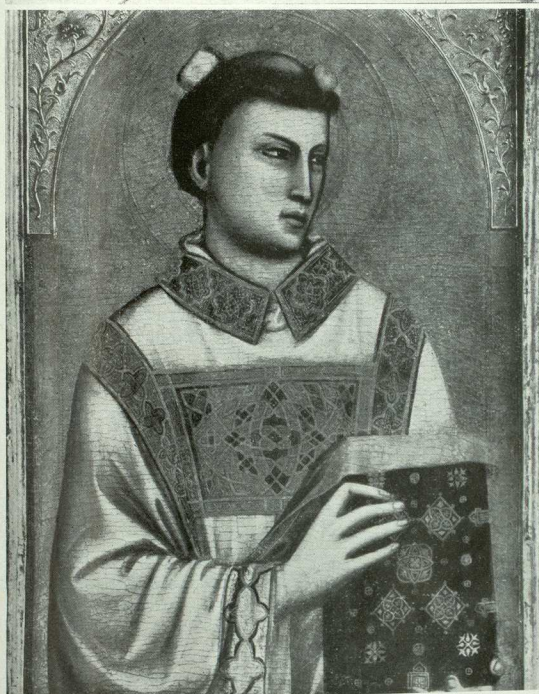
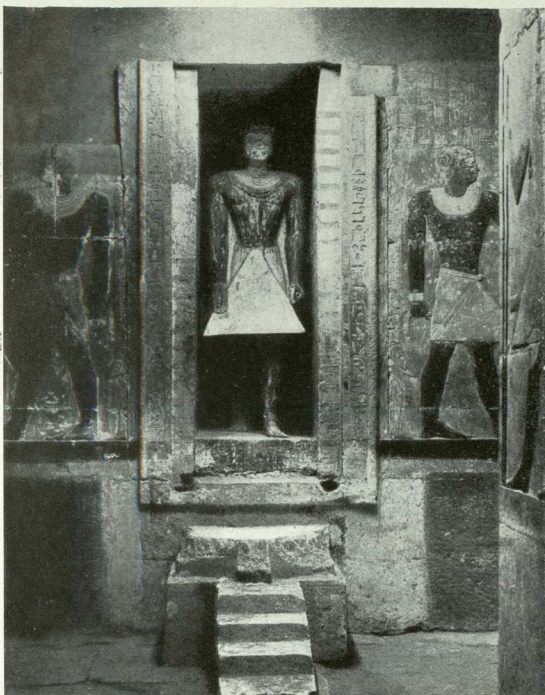
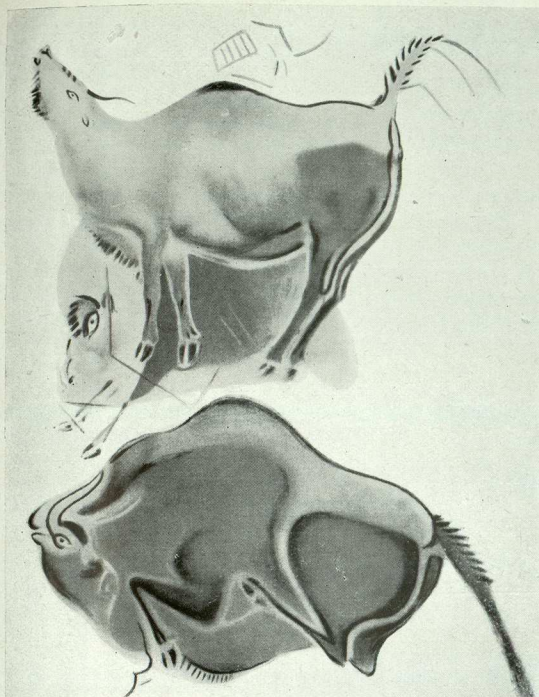
— Questo è un ingegnoso apparecchio che mi è stato suggerito da una visita fatta parecchi anni fa al castello di Fontanellato presso Parma. Conoscono loro il castello di Fontanellato?

— No.

— E' una rocca costruita dai Sanvitale, vassalli dei duchi Visconti, signori di Milano nel secolo XIV, cinta di fossati e fortificata con rara perizia militare.

In una stanza sotterranea del castello fiocamente illuminata da un piccolo pertugio, sta su di un rozzo sgabello, un rettangolo di centimetri e alto poco meno.

Per un giuoco di rifrazione della luce, studiato con arte direi quasi diabolica, da un ignoto ingegnere o fisico dell'epoca, su quel rettangolo appaiono nitidissimamente le strade che adducono al castello e qualunque movimento di persona o di veicoli che su quelle strade abbia luogo in un raggio di notevole distanza.

E' evidente che i Sanvitale per apprestare il loro castello a difesa, non avevano bisogno di tenere numerose sentinelle ai merli delle torri; bastava un uomo di guardia nel sotterraneo, attento al

«Le pitture neolitiche ed egiziane conservano il piano. Giotto fa piatto su fondo oro, ma con lui comincia la profondità». Un giudizio di Willi Baumeister e un suo plastico murale del 1927

rettangolo di cristallo.

— Un periscopio primitivo?

— Già; ma assai più semplice e sicuro di quelli in uso nei sottomarini.

Io ho studiato accuratamente il periscopio di Fontanellato, ne ho scoperto il segreto veramente geniale e l'ho applicato a Plutonia. Invece di un cristallo ne ho quattro, due per scrutare la terra e due per il cielo. Così, da questa cabina scavata nelle viscere della terra, circondata da spessori rocciosi di vari chilometri, si può vedere quanto accade nell'arco del cielo e nella distesa delle valli circostanti. Guardino.

— Siamo sbalorditi!

— Vogliamo andare sulla piazza dei voli? E' a due passi. Ecco il mio aeroplano. Vogliono fare un giro con me? Potranno vedere Plutonia dal cielo o, per essere più esatti, potranno vedere la montagna che rinserra la città, poichè Plutonia, come constateranno, tanto è invulnerabile quanto invisibile.

UMBERTO NOTARI

CORSIVO N. 182

Il maestro Franz Lehar, autore di quel pietoso genere teatrale che deliziò la borghesia austriaca di prima della guerra, ghiotta soltanto di birra e di cattivo gusto, è venuto in Italia per mettere in piedi una sua nuova vedova allegra.

Questo fatto è bastato per commuovere il solito 3/4 della stampa italiana, la quale, pur che si tratti di anacronismi, di «ritorni» e di banalità, è sempre pronta a mobilitare il proprio zelo. Infatti: articoli, interviste, fotografie e autografi vergati di traverso sulle medesime.

Gratta gratta, l'aspirazione della borghesia italiana è di ritornare pur sempre alla seconda metà del secolo scorso. Essa sogna la restaurazione di quel mondo musicale le cui manifestazioni furono — oltre all'operetta di F. L. e ai valzer del secondo Strauss —, nel teatro Lo studente povero *di Milloecker e nella «sinfonia»* Il Poeta contadino *di Suppè.*

Nel caso presente, si chiama borghesia quella categoria di individui che non può resistere al richiamo di chi, come F. L., è maestro nel banalizzare le cose.

Non dimenticheremo che la stampa italiana si è agitata fino a prendere sul serio questo ottimo capobanda delle musiche militari dell'ex-impero austro-ungarico.

C. B.

UN MINISTRO A UN GRUPPO DI ARCHITETTI

La rivista d'architettura «L'Equerre» pubblica la seguente lettera di risposta inviatale dal Ministro dei Lavori Pubblici, signor H. de Man.

Bruxelles, 17 maggio 1935

Signori,

La vostra lettera mi ha vivamente interessato.

E' un appello a cui io rispondo, ma quest'appello è pure una risposta a quell'altro che, da parte mia, ho lanciato da parecchio tempo.

Il vostro programma è il mio.

Aria, luce, alberi, fiori!

Profusione d'acqua, nelle piscine e soprattutto nelle case.

Fare delle abitazioni e non delle facciate!

Edificare città e non case!

Il conforto per le masse prima che il lusso per la minorità!

Creare una comunità, e non abdicare dinanzi ad un conformismo!

Un'umanità nuova in un centro nuovo, consacrato ai valori veri: la salute, la nettezza, la sincerità, la comunione con la natura, la vita semplice ma intensa e libera!

Ma basta con gli appelli ormai, bisogna rispondere. Basta con le parole, bisogna agire, bisogna costruire.

Io son diventato Ministro perchè la pianta non mi interessa che in funzione della costruzione — e io vorrei costruire.

Noi, se voi lo volete, costruiremo insieme. Nuovi quartieri per cominciare, un nuovo paese per finire, un paese dove non soffocare più, come oggi, nella bruttezza, nella paura davanti allo spazio che umilia la piccolezza, davanti alla luce che svela le menzogne, davanti alla semplicità che spaventa le ipocrisie.

Senza dubbio, noi non compiremo la nostra opera come i costruttori di cattedrali non hanno potuto finire la loro. La rivoluzione nella quale ci siamo impegnati sarà forse l'opera di parecchie generazioni. Ma quest'opera non comincerà ad essere duratura che quando sarà fatta da coloro che amano costruire. Per pensare altrimenti, un popolo deve vivere altrimenti; per vivere altrimenti, esso deve abitare altrimenti. Facciamo le nostre città a immagine di ciò che noi vorremmo fosse la umanità di domani!

Vi prego di gradire, Signori, l'assicurazione dei miei devoti sentimenti,

H. DE MAN

CORSIVO N. 183

Dove nasce la «vita» di un romanzo? Non altrove che nel mistero individualissimo del suo autore.

Non so perchè non ci si ricordi mai di questo. Si dice e si scrive e si disputa intorno all'argomento: «dove è diretto il romanzo italiano». Questo è lo sbaglio formidabile. Non esiste il romanzo italiano di oggi, o di ieri, o di domani; esiste un certo numero di romanzi, ognuno per sè esistente. Parlare dell'opera d'arte come categoria, come aggruppamento, tale che le leggi di tutti i romanzi italiani (e magari mondiali) di un tempo siano le medesime, medesime le tendenze, il colore, il risultamento, ecc., è disconoscere che tutte le volte che un'opera d'arte è vitale, tale sua vitalità è il frutto di caratteri che sono soltanto di essa opera, leggi che essa stessa con la propria esistenza ha imposto a sè e non possono più servire a nessun'altra. Tutto il rimanente, tutti i caratteri e le leggi e le strutture e le atmosfere ecc. che riescano comuni a essa e ad altre, sono leggi e caratteri secondari, sono il frutto di qualcosa che il poeta non ha saputo dominare e assorbire.

Certo, se un'opera nasce viva, ha dovuto nutrirsi del suo tempo: intendo, non di esteriori pretesti, ma di intime e profonde necessità proprie del tempo in cui è nata; ma appunto perchè si tratta di spiriti in profondità, il riconoscimento ne sta in un piano di sensitività, quale nessuna analisi critica potrà esprimere. Il nutrimento di contemporaneità è stato tutto assorbito e trasformato. La ragione per cui quell'opera è viva, non è in quel non rintracciabile nutrimento, ma sta tutta nella prepotenza individualissima con la quale il poeta lo ha trasformato e costretto a diventare cosa tutta sua, di lui poeta dominatore e legiferatore unico.

Per questo, le ragioni vere di un'opera d'arte (cioè le sole che ci interessino) sono imprevedibili. Appaiono, e diventano necessità assoluta, solo dall'istante in cui si attuano, in cui (per stare al caso nostro) il romanzo è scritto.

Altro che «riconoscere la direzione» in cui si muove «il» romanzo italiano di domani! In ogni momento del tempo, esiste una infinita varietà di direzioni ognuna delle quali può essere la buona. Domani, quando l'imprevedibile romanzo sarà apparso, sarà compito dello storico segnalare quale è stata, nel groviglio, la linea che la genialità del creatore ha (spesso senza averne coscienza) seguita. M. B.

CORSIVO N. 184

Non siamo in una età molto lontana. La guerra è passata da più di un anno; tra i partiti che si scatenano e tra la ricostruzione in atto sul piano nazionale, si può dire che il 1920 sia una delle annate più dinamiche del dopo guerra nel senso di una fervorosa palpitante attività favorita anche da una intensa circolazione del danaro. E' in quell'anno che nasce il nostro secolo: il Fascismo ormai è posto, e passa di vittoria in vittoria. Si perfezionano le macchine: aeroplani e automobili assumono una nuova fisionomia. Tutto si apre a nuove forme, tutto tranne la moda. Essa rimane, come sempre, indifferente ai grandi fatti che la circondano e continua nella sua buffa attitude di avanti guerra.

Tra la posa e il vestito, tra la pettinatura e l'ambiente, tra i mobili e il modo di fare all'amore, vi è una palese coerenza: la retorica del fiore trionfa, come nel 1912 (e qui non si confonda il floreale che è un'altra cosa).

Eppure la sonatina di Ravel è del 1905. Eppure, oltre dieci anni sono passati dalla prima esposizione cubista agli «Indipendenti» e frattanto la chimica ha prodotto i gas asfissianti, la fisica la cellula fotoelettrica; e la meccanica mille altre diavolerie; eppure siamo alle porte ormai della marcia su Roma.

Ciò vuol dire che le manifestazioni della moda sono sempre estranee a quelle dello spirito, ossia che il principio fondamentale della moda è quello di non aderire al proprio tempo.

C. B.

L'ILE DE PAQUES

Al Museo del Trocadero la missione inviata all'Isola di Pasqua espone i risultati delle sue ricerche.

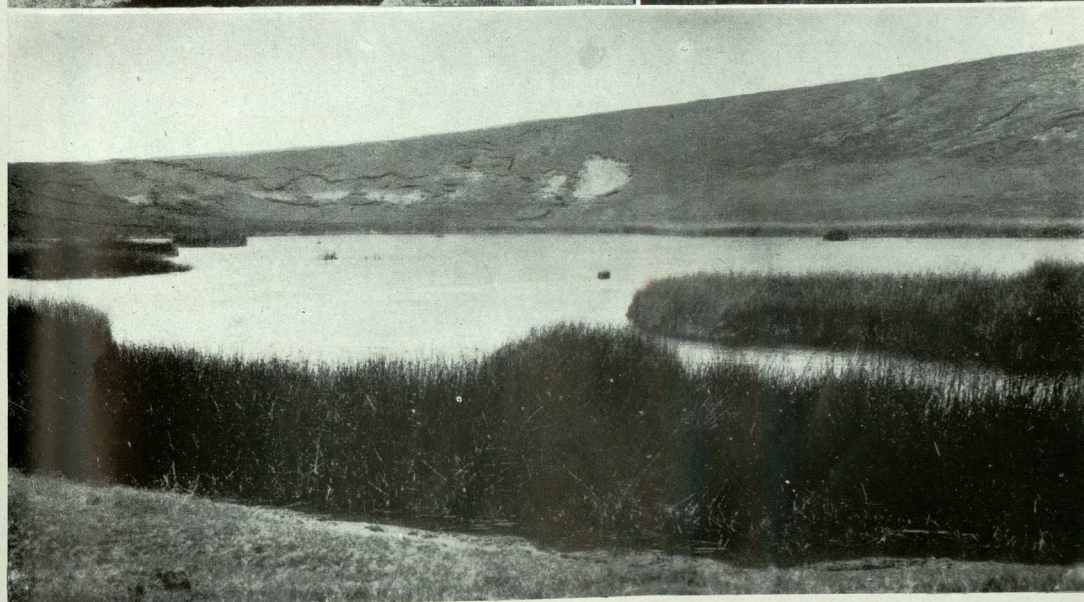
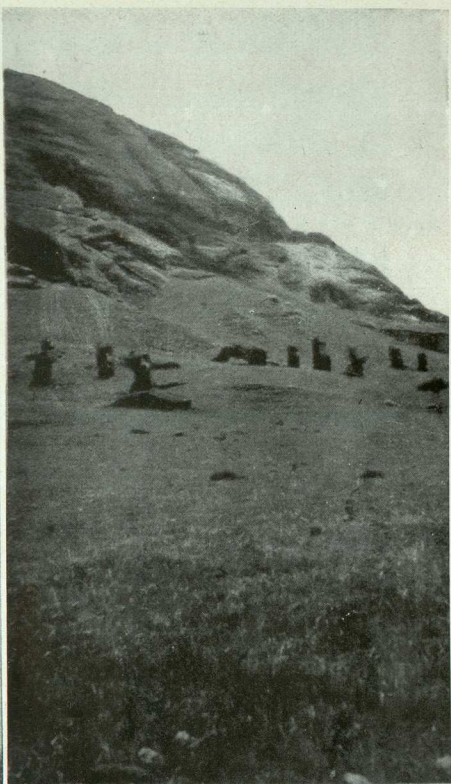
La veille du jour où la mission franco-belge partit pour l'Ile de Pâques, au printemps dernier, je déjeunai avec un de ses membres, l'érudit M. Watelin, que la mort devait surprendre avant le terme du voyage. Je lui offris des livres pour occuper ses loisirs en cet îlot perdu qui ne compte pas même cinq cents habitants: «Inutile, fit-il, en me remerciant fort courtoisement; je ne serai absent que deux ans; comment voulez-vous que j'aie le temps de lire?» Sur le moment, je souris de cette réponse, mais aujourd'hui après avoir vu les travaux et les collections sans prix de l'expédition, et surtout après avoir entendu parler son chef, M. Alfred Métraux, je comprends mieux l'état d'esprit dans lequel M. Watelin se préparait à partir; toutes ses forces, il les réservait à l'étude de cette île mystérieuse que Roggeveen découvrit le jour de Pâques 1722, où Cook a séjourné, dont La Pérouse nous a laissé une idyllique et inoubliable description, où les Jésuites français ont accompli une oeuvre inusable, où Loti, alors jeune midship, participa en 1871 à l'enlèvement de cette tête géante qui figura longtemps au Jardin des Plantes (soeur de celle du British Museum, devant laquelle, étudiant, je rêvai si souvent d'aventures lointaines) et que le Musée du Trocadéro abrite aujourd'hui.

Ce rocher de Pâques, cette terre, plus isolée que toute autre, ce volcan, que le Créateur a passé comme un anneau nuptial au doigt de la solitude, restera à jamais célèbre par ses statues colossales; plus nombreuses que les habitants (cinq cents contre quatre cent soixante), elles forment la vraie population de l'île, population pétrifiée, oubliée sur les falaises, ou tombée le nez dans les fougères et qui n'a pas dit son secret. A leurs pieds, Maoris, Polynésiens, métis se sont mêlés, au hasard de rares escales, à toutes les races du monde; ils se vêtent de défroques occidentales, se fardent et se parfument, dans le rêve et l'ennui, adoptent, avec quelques années de retard, nos vices et nos confections; leur isolement et leur oisiveté donnent à leurs jeux et à leurs crimes une couleur artificielle et monstrueuse qui enchante un istant. Mais l'essentiel n'est pas là: nous gravissons en pensée les pentes dénudées, les côtes de lave, les plaines onduleuses de l'île, avides de connaître le chiffre inviolé des étrangers tablettes de bois, anxieux de voir ces monstres monolithes à tête plate, les uns levés, les autres couchés, se trahir enfin...

L'Ile de Pâques est-elle le cri ultime, affleurant en surface, d'une civilisation engloutie, d'une Atlantide océanienne? De quelle race étaient les hommes qui édifièrent ces terrasses sans ciment et sculptèrent ces dieux avec un seul outil? Est-elle le cimetière maudit d'archipels naufragés? Est-elle sans parenté avec les continents d'Asie et d'Amérique? Evitons ici tout lyrisme; l'Ile de Pâques n'a que trop souffert des littérateurs; remercions simplement M. Alfred Métraux d'avoir examiné scientifiquement les problèmes posés; félicitons-le d'avoir pu répondre à certaines de nos interrogations; louons-le d'avoir enfin fait dire quelques mots intelligibles aux sphinx polynésiens, à ces dieux de Pâques pour lesquels il n'y aura sans doute jamais de résurrection.

PAUL MORAND

Le sculture monolitiche dell'Isola di Pasqua

Danza (Scuola dell'Accademia di Brera)

SCUOLE D'ARCHITETTURA

Pubblichiamo questo sincero stato d'animo di due laureati in architettura, i quali, freschi dei ricordi scolastici, fanno una serie di osservazioni a proposito dell'organizzazione scolastica, con una spregiudicatezza e con una sensibilità politica che presenta lati di attualità, e costituisce un richiamo sul problema formativo della scuola. Varie idee espresse dai camerati Cattaneo e Latis non ci trovano del tutto d'accordo; ma tralasciamo di annotare l'articolo per non modificarne la sua schietta, viva, intelligente e coraggiosa freschezza.

Uscendo quest'anno dalla Scuola d'Architettura di Milano, saremmo molto imbarazzati se dovessimo sputare sentenze su quello che è oggi l'insegnamento dell'architettura, e su quello che dovrebbe essere. Per far questo con qualche serietà bisognerebbe aver già avuto il tempo e il campo sufficienti per mettere personalmente alla prova il frutto di questi cinque anni di studi. Oggi invece, noi abbiamo soltanto delle «impressioni» e ci sentiamo meno vergognosi di aver la testa piena di dubbi che di enunciare un certo numero di fedi e di certezze. Preferiamo dunque mostrare per sommi capi come ci è apparsa la scuola nei nostri riguardi e come traverso essa siamo arrivati in un certo ordine di idee. Cioè, appunti per la storia sentimentale del «curriculum studiorum».

Dopo otto anni di ginnasio e liceo, siamo entrati nell'Università con una indiscutibile nausea per la cultura generale, su cui è naturalmente impostato il programma delle scuole medie, e di cui era stata fatta un'amara esperienza nella preparazione all'esame di maturità (che si risolve in un'affannosa e disastrosamente effimera saturazione del cervello)

E' naturale che qui si accenni agli studi liceali, perchè è proprio in essi che si decide l'orientamento professionale, e non si può parlare di Università senza tener conto della situazione in cui vi giunge l'individuo dopo gli studi precedenti. Ma sopratutto ci interessa l'orientamento degli studi liceali, e ci capita di discuterne tra noi spessissimo, per l'influenza che essi hanno non solo sui futuri allievi architetti, ma sugli altri allievi, che saranno poi a contatto con noi, continuamente nella vita sociale, e che fin d'ora consideriamo i più fastidiosi e presuntuosi dei nostri futuri clienti; gli altri laureati, cioè i dottori di tutte le specie, gli avvocati, i medici, ecc., che discutono d'architettura non certo con profondità e con spirito di comprensione, ma a seconda che serve, e a seconda che capita.

Ci pare che la formazione del cliente sia importante almeno quanto la formazione dell'architetto; intendendo per il «cliente» il «pubblico» in generale, che sotto le varie forme individuali o collettive ha bisogno spesso dell'opera dell'architetto, e vuole aver bisogno sempre di discuterla. E ci pare anche che l'auspicatissima formazione di una coscienza corporativa implichi anzitutto un maggiore rispetto della specializzazione, condizione indispensabile per un massimo rendimento della collaborazione; quindi anche un assottigliamento decisivo del contingente, ancor oggi numerosissimo, di quei tipi che si vantano di sapere un po' di tutto, di arrangiarsi in ogni occasione, senza ricorrere a nessuno: Conosciamo le obbiezioni che vengono spontanee per il caso particolare dell'architettura: cioè che l'architettura, in quanto riguarda la pura tecnica del costruire, può essere considerata un mestiere, come tanti altri, di competenza specifica perciò degli architetti; ma, in quanto è arte, appartiene a tutti. Ci pare che occorra distinguere, al riguardo, tra il valore funzionale, espressivo, psicologico di un edificio e il valore plastico, formale, astratto. Nei riguardi del primo il cliente ha il diritto in via teorica di essere considerato sullo stesso piano dell'architetto, di esporre le sue impressioni, i suoi desideri, perchè la discussione si imposta su elementi di competenza generale, insiti nella natura stessa dell'uomo, o nella formazione sociale del cittadino. Per esempio, la scelta di una certa intonazione di colori in rapporto alla reazione psicologica che quei colori possono suscitare in chi abiterà la casa, l'ampiezza delle aperture, la sincerità con cui la vita dell'edificio si rende nota traverso le forme dell'edificio stesso, ecc. Ma per quanto si riferisce al valore formale — proporzioni, ritmi plastici, ecc. — l'architettura è uno specializzatissimo mestiere, esatto come l'algebra e la geometria; e che non interessa il cliente.

E' questo il punto a cui vorremmo arrivare anche per mettere in chiaro l'equivoco fondamentale che ci è parso di scoprire nei programmi liceali, dagli effetti prodotti su noi e sui nostri compagni che hanno scelto altre facoltà.

I programmi dei licei incoraggiano in tutte le maniere il perpetuarsi di quell'equivoco. In questi ultimi anni sono stati perfino istituiti dei concerti scolastici. Da quel che ci è parso di capire, lo scopo massimo della riforma Gentile era di distogliere l'allievo dalla meccanica delle notizie e delle date, e di avviarlo alla comprensione del cosidetto spirito delle opere o dei fenomeni. Per esempio, saper fare l'analisi estetica di un canto del Leopardi, e saper dire qualcosa dello stile di Giotto. Ma questo è un voler fare la maggioranza partecipe di ciò che è inevitabilmente riservato a una minoranza (praticamente, poi, le notizie e le date sono state ridotte nei programmi, ma non nella mentalità di certi professori; e l'esame di maturità in genere si risolve nella suaccennata esibizione di cognizioni imparate a memoria). Osserviamo i due esempi citati. Ci sembra che una scolaresca liceale possa con vantaggio, e senza riempirsi la testa di luoghi comuni, indugiare sull'opera di Giotto e di Leopardi soltanto per quella parte di detta opera che esprime sentimenti civili, religiosi, sociali, e comunque di interesse collettivo, sorvolando sui motivi più strettamente lirici e sentimentali, che possono essere meglio intesi da ciascuno in particolari stati d'animo, e sul valore formale, o astratto, che è accessibile solo a una minoranza. Cioè: leggere la «Canzone all'Italia» o la «Ginestra» piuttosto che «L'Infinito» o «Il pensiero dominante»; e preoccuparsi dei soggetti che Giotto rappresentava nelle sue pitture, piuttosto che dell'espressione plastica; insomma, considerare i nostri grandi più nell'aspetto di cittadini, che hanno esercitato una certa influenza sulla loro epoca, che nell'aspetto di uomini o di artisti.

Ci riesce perciò spontaneo di pensare a un programma di studi liceali imperniato, da una parte sulle materie scientifiche, così come sono oggi, e dall'altra sulla storia, intesa come indagine generale e completa di un certo periodo sto-

rico, nei suoi riflessi politici, religiosi, economici, letterari, artistici, ecc. Ogni anno scolastico potrebbe essere dedicato all'analisi di un dato periodo. E' un poco sotto quest'angolo visuale che vedremmo una riforma del liceo.

Abbiamo del resto avuto personalmente la prova che questa cultura generale appresa in liceo, con la sua farraginosa collezione di luoghi comuni a disposizione per risolvere alla spiccia qualunque quesito spirituale, riesce ingombrante e pericolosa. Entrati nella scuola d'architettura abbiamo presto sentito il disagio, senza rendercene ben conto, dell'eclettismo di cui erano impregnate tutte le nostre idee, e dello sforzo di voler conciliare mille cose opposte nel nostro cervello. Mentre durante le lezioni ci affannavamo alla copia e al rilievo dei monumenti antichi, ci appassionavamo, traverso le riviste, le esposizioni e i progetti degli allievi dei corsi superiori, ai tentativi moderni. D'altra parte la storia dell'arte, come l'avevamo imparata al liceo e come si sentiva e si sente ripetere dappertutto, ci aveva abituati ad ammirare tutte le architetture antiche, per opposte che fossero; il rinascimento era bello per la compostezza, il gotico per i ricami; intanto, già da molte parti, si andava ripetendo la famosissima frase, che la vera, la sana tradizione consiste non già nel ricalcare le forme antiche, ma nell'interpretarne lo spirito. Questo, se fregava definitivamente ai nostri occhi l'architettura dell'ottocento, accresceva ancora il prestigio dei monumenti antichi. Noi che ormai ci eravamo, in qualche maniera abituati al razionalismo ed intuivamo che questa doveva essere la nostra architettura, desiderosi d'altra parte di voler bene a tutti i costi ai monumenti antichi, ci accanivamo ad esaminarli e a giustificarli tutti col metro razionalista; anche perchè reciprocamente avremmo, col puntello della «sana tradizione», meglio giustificato il razionalismo. E' il periodo in cui ci si incanta davanti al valore funzionale delle rovine di Roma e di Pompei, scambiandolo anche troppo facilmente per valore plastico; in cui si resta alquanto imbarazzati per la questione dei templi greci colorati, che farebbe tanto comodo, per la nostra sensibilità, che fossero stati bianchi come li vediamo ora; e in cui si vuole persuadersi che tutti i più famosi esempi del gotico nascondono, sotto la preziosità dei particolari, una bella ossatura generale. E' anche il periodo in cui, pensando al nostro avvenire, ci facciamo un ideale, nel tipo del professionista uomo teorico e pratico a un tempo, che s'impone alla società e ai clienti senza transigere con la propria coscienza, che ha gli slanci di una bella fantasia ma abbastanza equilibrati e cordiali da renderli commerciabili, e per il quale la riuscita esteriore è la necessaria conferma del risultato intimo. E' l'ideale ottocentesco della società individualista. (Ma un tipo simile non è mai stato, e non sarà mai, in circolazione).

Perciò, molti sforzi inutili da parte nostra di riunire in noi stessi un certo «corredo» di doti; e invero lo studio e l'esercizio stesso dell'architettura, con alla base il noto compromesso arte-scienza, propongono continuamente, con una immediatezza sconosciuta ad altre professioni, il problema di tenersi a galla in un campo e nell'altro. Ma fin da quando siamo entrati nella scuola d'architettura, ci siamo trovati a disagio nel seguire le discipline scientifiche, che insegnate come sono dalla cattedra, ci ricordavano troppo i tempi del liceo e si accostavano per vie troppo indirette a quella realtà della vita a cui ci pareva di essere un po' più vicini occupandoci dei nostri disegni e dei nostri progetti. Per tutti i cinque anni ci hanno accompagnati questo disinteresse, e questa fatica. Il fenomeno è troppo generale perchè non si debbano studiare le cause.

Spesso ci siamo chiesti in che cosa può servire all'architetto un corredo scientifico. Forse a due cose sopratutto:

1) ad allargare il campo della fantasia, in quanto che la tecnica può suggerire vere scoperte architettoniche (Le Corbusier). E' peraltro da notare che le «ispirazioni» della tecnica generalmente sfruttano principi elementarissimi, abbondantemente compresi nelle cognizioni di ogni architetto; l'intuizione non può arrivare oltre un numero molto limitato di associazioni di idee.

2) a rendere l'architetto pienamente consapevole dell'opera dei suoi molti collaboratori. Ma occorre che queste discipline scientifiche siano insegnate in modo che la loro importanza e la loro non accademica utilità sia percepita immediatamente.

La nostra impressione è che le materie potrebbero con vantaggio essere ridotte di numero e aumentate di importanza, senza contare che gli esami secondari, gli esami a trabocchetto servono soltanto a complicare inutilmente il meccanismo scolastico.

Quando ci siamo trovati davanti al problema concreto di creare un progetto, abbiamo dovuto constatare che tutto il ben distribuito eclettismo che la scuola continuava ad alimentare coi suoi elaborati programmi, non ci risparmiava da uno sforzo enorme per assumere quella presa di posizione che era necessaria davanti all'unità del fatto architettonico. Ci siamo accorti che le nostre cognizioni e le nostre opinioni dovevano essere rivissute in quell'atmosfera particolare dell'intuizione che nessun libro insegna e che soltanto la sensibilità nativa e l'esercizio riescono a stabilire e affinare. Naturalmente abbiamo respinto in blocco tutto l'imparaticcio della cultura e ci siamo abituati a disertare le lezioni in cattedra.

Abbiamo anche cercato — traverso concorsi, incarichi, aiuti a professionisti — quelle anticipazioni della vita pratica che ci mettessero a contatto diretto con la società, traverso un certo numero di «casi particolari» (sono un respiro i «casi particolari» dopo tanti anni di «leggi generali»).

Infatti i temi assegnati a scuola sono in genere impostati in un modo troppo vago e accademico per dare, poi, il piacere di avere risolto un problema. I nostri professori credono forse troppo spesso di destinare un campo più vasto alla fantasia dell'allievo lasciandolo libero di fissare egli stesso i limiti del suo lavoro. Ma in architettura si trova una soluzione proprio quando si sono orientati i propri tentativi in un senso tale da far considerare quella soluzione come l'unica possibile. Quante più condizioni limitano il progetto, tanto più esso appare inquadrato nella realtà, ed acquista un significato funzionale.

Forse, l'antipatia e lo scetticismo che sono sopraggiunti in noi nei riguardi dell'atmosfera spirituale determinata dalla cosiddetta coltura generale, dipendono specialmente dal fatto che, a differenza degli studenti di altre facoltà, ci siamo trovati direttamente davanti al problema della «creazione»; la sensazione caratteristica di chi deve creare un progetto è appunto che egli si scopre ignorante e senza un passato come se fosse nato allora allora, che tutte le cognizioni apprese prima sono incapaci di piegarsi alle esigenze specifiche del caso particolare,

e che egli deve affidarsi unicamente all'intuito e all'osservazione diretta.

Ci siamo abituati a pensare che non solo l'eclettismo della storia dell'arte era condannabile (noi abbiamo oggi un certo sistema di idee e di esigenze ed è secondo esse che dobbiamo giudicare il passato, senza scrupoli per quelle opere che non parlano più alla nostra sensibilità e stentano ad occupare un posto nella vita attuale), ma che pure qualunque idea o ricordo di passato, anche affine alla nostra sensibilità, debba interessare il *critico* ma non il *creatore*, l'opera del quale importa che sia giustificata soltanto davanti al presente e all'avvenire.

Il nostro ragionamento era questo: l'architettura di una basilica romanica può essere da noi giudicata bella e sincera, ma quando facciamo la nostra architettura ogni ricordo di basilica romanica deve uscire dalla testa; perchè dunque ci insegnano la storia dell'arte?

Più tardi abbiamo dubitato di questa logica semplicistica, perchè forse lo studio dell'antico, dannoso quando esercita un'influenza diretta sulla nostra attività, è utile indirettamente in quanto ci serve a cercare l'affinità e l'alleanza di un'epoca più antica per fare insieme le corna all'epoca che immediatamente ci precede (ogni epoca è generalmente una reazione all'epoca precedente. Il novecento, per reagire all'ottocento, cerca rinforzi fin nell'antico Egitto). Ciò non ha soltanto un valore pratico — persuadere il pubblico al razionalismo dimostrando che anche le Piramidi sono razionali — ma serve a svincolare il nostro intimo raziocinio delle illusioni create dall'abitudine, nell'osservazione diretta della vita che ci circonda. Per reagire a un certo ambiente è utilissimo sapere come sono andate le cose in un altro ambiente. Qui peraltro si presentano due eventualità, che ci lasciano incertissimi:

1) la storia dell'arte, e in genere la storia, è studiata col metodo «imparziale», documentario, che tende a scoprire ed analizzare tutti gli elementi di una verità oggettiva. Le rovine di Roma studiate non nel loro aspetto di rovine, ma come erano al tempo dell'Impero. Ma è evidente che in questa maniera il passato ha un valore documentario di una notevole pedanteria, tale che l'individuo alla giustificazione indiretta del passato preferisce senz'altro la giustificazione diretta, che è sempre a un tempo pù documentata e spontanea, delle esigenze presenti.

2) la storia dell'arte studiata in modo «soggettivo» cioè misurata col metro morale ed estetico della nostra epoca. Le rovine di Roma osservate come rovine. Ma a che serve cercare un puntello alle nostre idee presenti in un passato che è già veduto in partenza secondo queste idee presenti?

Forse ponendo queste questioni siamo fuori di strada, e vogliamo costringere in un rigido e falso indirizzo teorico un insegnamento di cui ogni allievo prende quel tanto che gli serve, secondo le sue personali tendenze e circostanze, in una misura e in una forma che non possono assolutamente essere regolate da nessuna legge generale; e getta via tutto il resto come zavorra. Ma è appunto questo dover immagazzinare nel cervello tante cose che poi devono essere gettate via come zavorra che ha urtato il nostro istinto e ci ha fatto considerare il ciclo dell'università come una graduale epurazione, un «ritorno sulla retta via», piuttosto che un naturale e progressivo sviluppo. Perciò mentre da una parte avremmo visto volentieri intorno a noi l'affermarsi di quel principio della rivoluzione continua che potrebbe costituire il massimo orgoglio di un individuo o di un popolo, per quel che riguarda i nostri studi, abbiamo spesso considerato suggestivo il quadretto della bottega dell'artista medioevale, dove l'allievo «fin dalla più tenera età» e generalmente per tradizione di famiglia, veniva avviato con pratici insegnamenti, ad assimilare il mestiere e la maniera del maestro, senza preoccuparsi di una cultura teorica. Specialmente la figura del maestro, che non insegna dalla cattedra ma «scende» a lavorare di persona a fianco dell'allievo, intorno a temi non accademici ma reali, e gli trasmette il suo stile e le sue cognizioni empiriche, che lui a sua volta aveva apprese dal suo maestro, è una figura non poco seducente.

Sorgono le classiche domande: è possibile rendere la scuola meno scolastica? Perchè non si concepisce la scuola come una diretta anticipazione della vita professionale, sfrondando i programmi di quel cumulo teorico che generalmente non viene assimilato, e mettendo i giovani, nella scuola stessa, a più diretto contatto con le abitudini e le insidie della vita pratica, che oggi nel periodo che immediatamente segue alla laurea, li disorienta, e il maestro non può tornare come ai tempi delle «botteghe», a essere la guida assidua ed attiva alla formazione dell'allievo, concorde con questo nelle aspirazioni e nelle idee, cosicchè la scuola diventi davvero una «scuola» dove il nome del maestro, o dei maestri, è il segnacolo di una certa tendenza?

Sono le domande che si pongono tutti; a cui non si può forse peraltro rispondere affermativamente. Qualche antipatia sentimentale o goliardica per la scuola e le lezioni non devono indurre a snaturare la scuola universitaria togliendole certi caratteri pedanteschi e burocratici, ma necessari appunto per conferire agli studi l'indispensabile «regolarità» o «ufficialità»; la cultura e l'esercizio professionale non sono empirici come nel Medioevo. Non crediamo che la scuola debba essere soltanto un allenamento alla vita pratica e professionale o addirittura una finzione di essa. Quest'allenamento è già fatto personalmente dal giovane subito dopo la laurea, e in modo più efficace e spontaneo.

La scuola deve inevitabilmente stabilire il rigido fondamento teorico e scientifico su cui più tardi lavorerà la fantasia di ciascuno. Se più sopra si accennava all'opportunità di rendere certe lezioni teoriche di più immediata efficacia — per un esempio grossolano, insegnare i materiali da costruzione sul cantiere e non soltanto dalla cattedra — era nel desiderio di rendere più accessibili certi requisiti, teorici, del materiale, e non di accostare i giovani alla vita pratica del cantiere.

E' molto minor danno per i giovani essere un po' impacciati all'atto di entrare nella vita professionale che uscire dalla scuola con un fondamento così superficiale ed elastico di concetti e di idee — tecniche, estetiche, morali — da essere preventivamente disposti ad adattarsi a tutte le fregature che la vita professionale prepara per chi vuol fare la buona architettura.

Quasi, vorremmo che da tutte le università d'Italia, e non solo dalle scuole di architettura, uscissero schiere compatte di giovani idealisti fin nell'osso del collo, con la testa maledettamente nelle nuvole. Non ci piace che si affronti la vita senza fiducia nelle belle idee.

Quale indirizzo dovrebbero avere queste idee? e quale strada dovrebbe battere il maestro per influire sulla formazione del giovane, e per orientarla in una certa direzione? Qui appunto viene alla mente una concezione della scuola che si avvicini a quella della bottega medioevale, dove la funzione del maestro sia non pas-

siva e impersonale, ma dominante sull'indirizzo dell'insegnamento; in modo che l'allievo non sia lasciato solo nello sforzo decisivo di creare, ma sia guidato e sorvegliato dal maestro.

Non si può peraltro perdere di vista la situazione della scuola, per vedere se essa può veramente attrezzarsi in tale maniera. Il numero degli allievi di una facoltà universitaria, le attitudini diversissime di ciascuno, e la stessa impostazione della scuola — che deve soddisfare a una massa di studenti, e non gruppi ristretti — sono tutti elementi che impediscono lo stabilirsi di quella intimità e concordia spirituale tra allievi e maestri che si verifica talvolta nei « cenacoli ». L'obbiezione che si muove molto spesso alle nostre scuole d'architettura è che in esse i più coraggiosi tentativi d'avanguardia sono ostacolati dagli insegnanti, e soltanto nelle migliori di esse — vorremmo dire nella migliore di esse — sono tollerati e genericamente anche incoraggiati; ma quasi mai l'allievo si sente veramente capito e consigliato in modo diretto ed efficace durante la fase delicata dell'impostazione del progetto. Insomma che l'architettura moderna è più che tollerata, ma manca un clima ufficialmente riconosciuto di avanguardia.

Non crediamo che tale clima ideale possa stabilirsi. E' facile immaginare, grosso modo, le riforme che si proporrebbero allo scopo: imposizione dello « stile moderno » così come una volta si imponeva il gotico o il barocco; corsi di estetica, ecc. in modo da far partecipi gli allievi dell'evoluzione moderna dell'estetica come già lo sono delle tendenze moderne della tecnica, anche per mettere, già nella scuola, ad intimo contatto la tecnica e l'estetica, come poi lo sono nella realtà della costruzione; ringiovanimento del corpo insegnante con elementi che occupano posti d'avanguardia nella giovane architettura italiana e possono perciò meglio condividere le aspirazioni degli allievi.

Ci sembra che proposte di questo genere — che abbiamo spesso sentito ripetere — pongano la questione stilistica troppo alla base di una riforma di cui dovrebbe essere sopratutto la conseguenza.

Temiamo fortemente che una scuola così organizzata si risolverebbe in una fioritura di luoghi comuni. Le lezioni di estetica — che dovrebbero tra l'altro essere sempre affidate a insegnanti di non comune capacità — interesserebbero e gioverebbero a quei pochi che hanno attitudine alla indagine teorica, e che del resto si occupano già personalmente di queste cose; mentre ingombrerebbero di frasi fatte la testa degli allievi mediocri e di quelli, frequentissimi tra gli architetti, che sanno creare d'istinto ottime architetture, ma si disorientano presto nel labirinto dei ragionamenti.

Anche a noi pare che la personalità del maestro debba direttamente incidere su quella dell'allievo, e che la scuola debba lasciare una traccia sulla sua formazione sentimentale e non solo su quella culturale; ma vedremmo questa influenza agire in una direzione diversa. A noi non dispiace che i professori siano più anziani di noi, pensino diversamente, e talvolta ci sembrino anche lontani dal veramente penetrare la nostra intima evoluzione (li avremmo del resto stimati meno se, appartenendo a generazioni diverse, si fossero adattati a seguire l'architettura della nostra generazione); di questa non infrequente mancanza di una intima collaborazione col maestro davanti a certi problemi specifici, abbiamo sentito non poco disagio, ma questo disagio ci è anche stato utilissimo perchè ci ha costretti ad arrangiarci da soli davanti alla nostra coscienza, e a maturare una personale e meditata presa di posizione. Non si dimentichi poi che la psicologia degli allievi è naturalmente diversa da caso a caso; e c'è spesso chi, per riuscire a un certo risultato, ha bisogno, per così dire, della scintilla del contrasto.

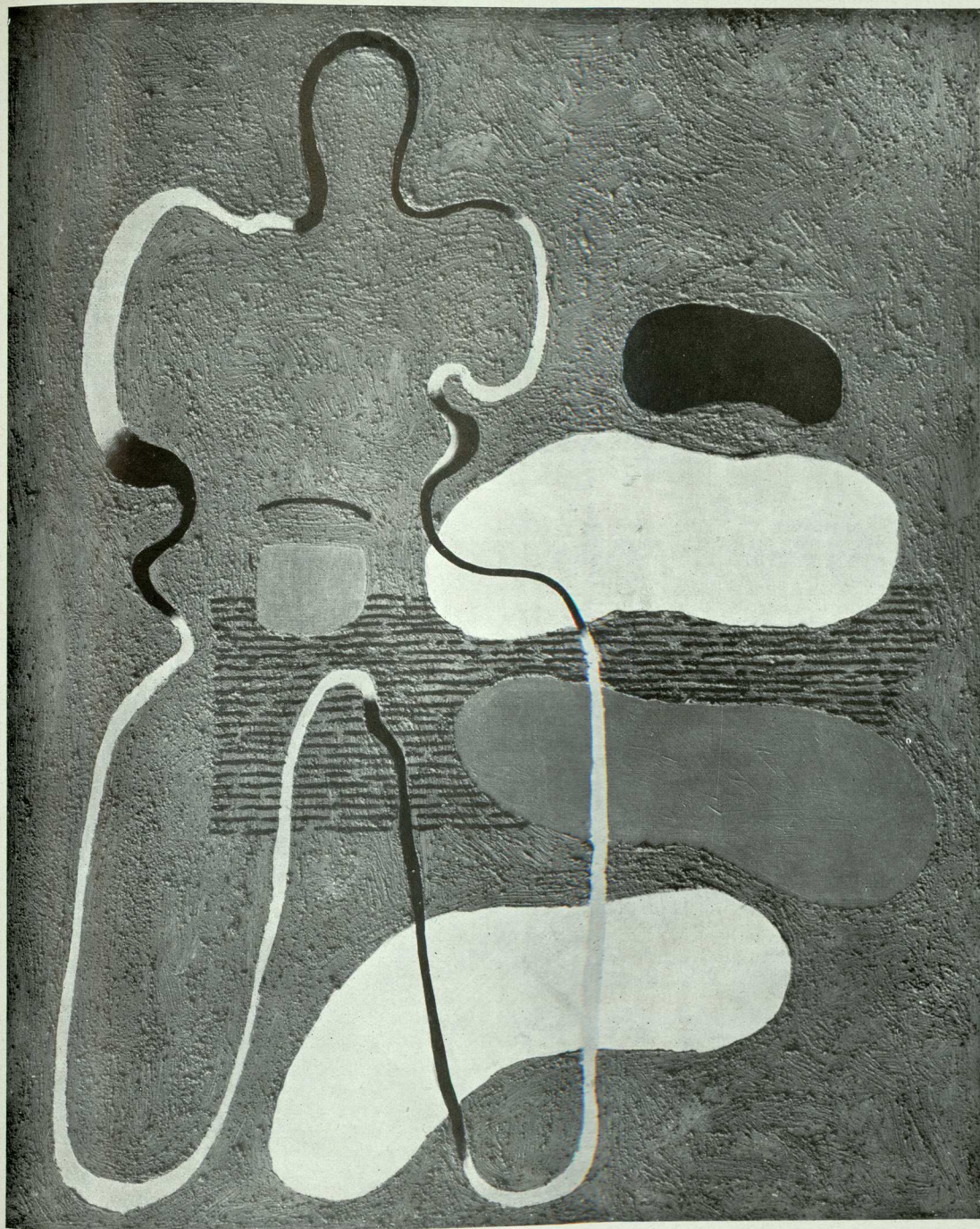
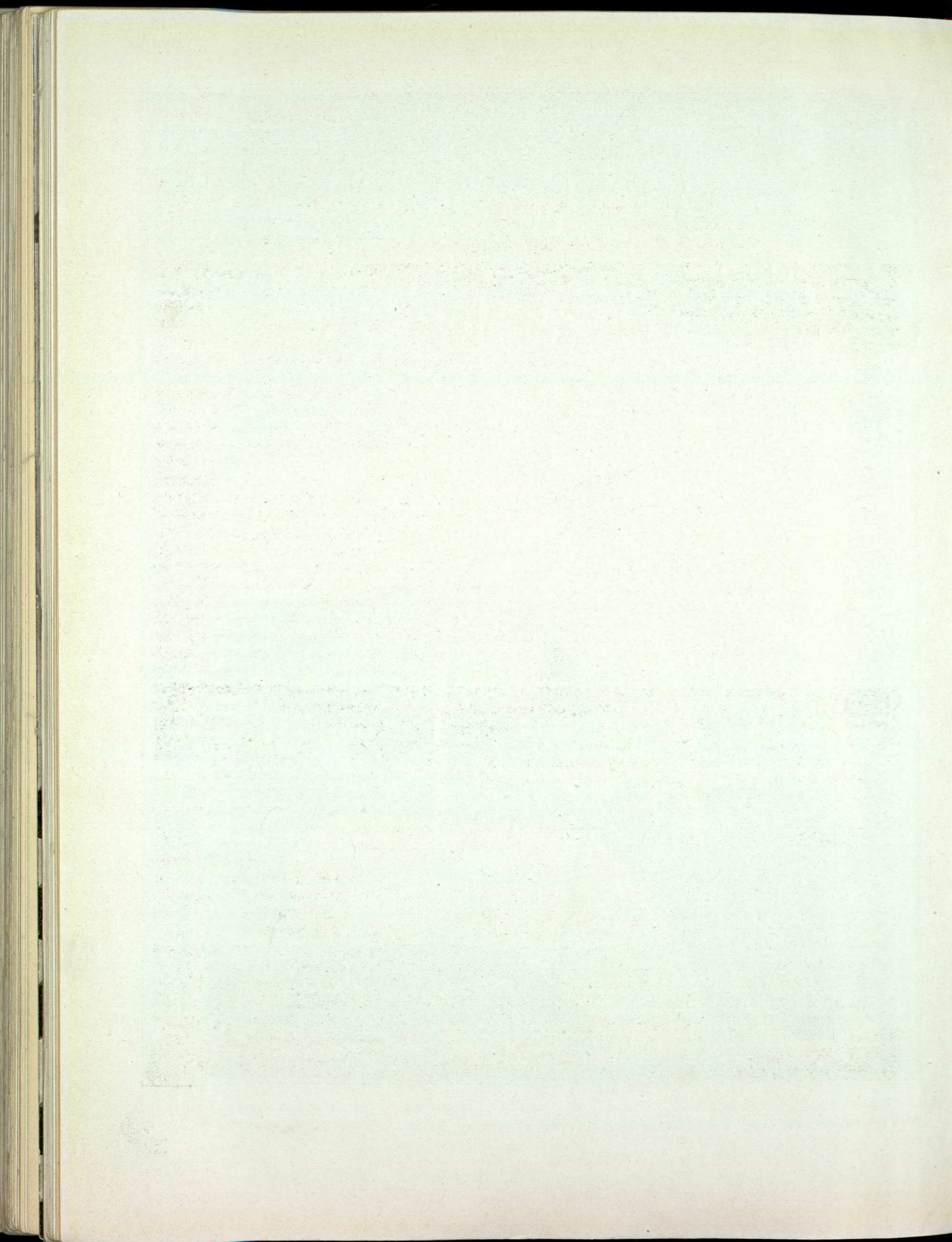
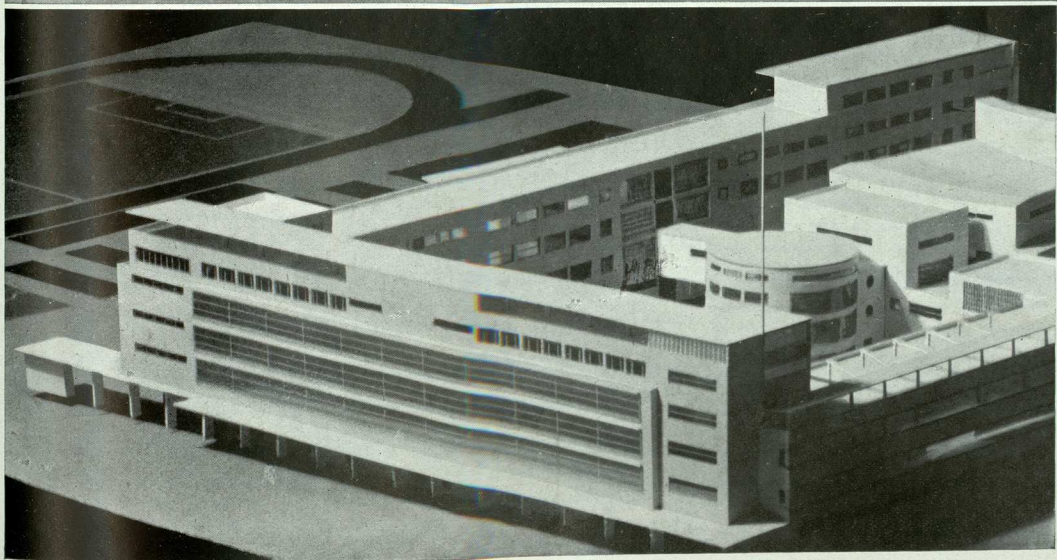
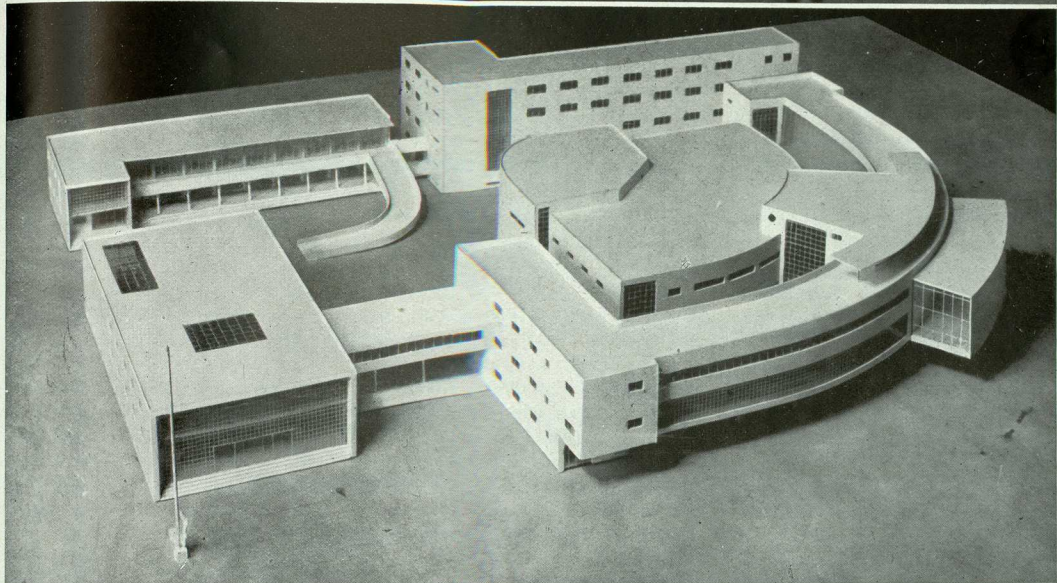
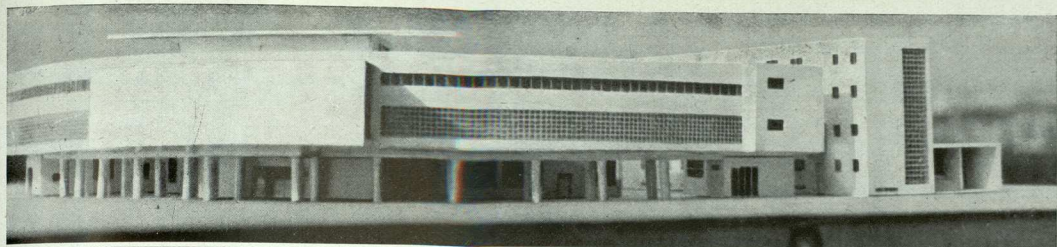
Non crediamo che da una scuola d'architettura debba partire un indirizzo di intransigente unità stilistica. I giovani cercano già per conto loro di avvicinarsi fuori della scuola a quei movimenti di idee e a quegli individui da cui le loro tendenze particolari sono più attratte. La scuola deve piuttosto « preparare » questa unità stilistica di una generazione, come una conseguenza che si realizzi nella vita pratica.

I maestri dovranno sopratutto, attraverso le loro parole e l'esempio della loro figura, formare nell' animo dell' allievo, un'idea limpida della figura sociale dell'architetto; crediamo che questo giovi, molto più che una discussione sullo stile, all'avvento generale di un'architettura essenzialmente moderna; e insieme è probabile che su questo terreno si stabiliscano più facilmente rapporti di comprensione e di continuità tra la generazione dei maestri, con la sua autorità morale, e la generazione degli allievi. Basta pensare che la nuova architettura, nel suo significato di reazione all'ottocento, è stata determinata da profonde ragioni, non solo estetiche, ma morali e funzionali, per intendere che l'individuo, architetto, deve anzitutto preoccuparsi di esercitare nella Società un'azione coerente e favorevole alla realizzazione di quegli ideali sociali a cui risponde l'architettura moderna e a cui la società attuale non si è ancora adeguata. La figura del « professionista-vampiro », che tutti conoscono anche per alcuni esempi oggi in circolazione, dovrebbe lasciare il posto all'architetto della società corporativa (abbiamo in vero molta più stima per il professionista-vampiro che per l'ambiente che lo tollera!).

Pertanto, non vogliamo vedere nei maestri soltanto i nostri fratelli maggiori, fatti come noi e con un briciolo d'esperienza in più ma che essi siano anzi tanto lontani da noi da rendere spontanea quella gerarchia non solo esteriore, ma morale che è necessaria nella scuola. Nella nostra formazione artistica, ci riuscirà utile il quotidiano contrasto con la loro mentalità per affinare la nostra; e nella formazione sociale e morale — quella che interessa l'architetto in quanto sarà cittadino — l'esempio della loro figura e il loro ammaestramento (dunque niente professori geniali e mascalzoni) ci saranno fondamentali per istituire in noi una idea molto elevata della nostra professione. E questo anche se spesso dovesse capitare che dai nostri maestri la società contemporanea, e la funzione dell'architetto in essa, siano concepite diversamente da come le concepiscono le giovani generazioni. L'importante è che una grande altezza morale presieda all'atmosfera della scuola; allora il contatto con una persona in gamba, anche qualora si debba dissentire da essa, riesce sempre utilissimo.

In questi ultimi anni gli studenti d'architettura d'Italia hanno avuto occasione di cimentarsi nei Littoriali dell'Arte. Di questi Littoriali si è scritto molto, in elogio e in critica, e anche su questa rivista abbiamo letto recentemente un articolo laudativo. Vogliamo dire anche noi la nostra, avvertendo a scanso d'equivoci che siamo personalmente interessatissimi a dire dei Littoriali il male che pensiamo.

Cioè che i concorsi d'architettura sono in essi ancora concepiti e organizzati nè più nè meno che come un'esercitazione accademica, come sviluppo capriccioso e indeterminato di temi scelti tra quelli più

Dipinto di Willi Baumeister

Littoriali dell'Arte XIII - Casa Assistenza fascista - Arch.tti Vito Latis, Giordano Forti

di moda: Stadio, Casa del Balilla, Edificio per Città Universitaria, Casa rurale, ecc. che potrebbero, se più seriamente inquadrati e considerati nel loro significato e importanza funzionale e sociale, suscitare un interessante dibattito di idee, e si risolvono invece nel solito giochetto di un disegnino garbatamente moderno. Che del resto l'organizzazione dei Littoriali sia concepita sopratutto in vista di una gran parata intellettuale, lo dimostra il fatto che nonostante i giornali dedichino colonne e colonne di frasi generiche a questa manifestazione, i risultati e le idee più interessanti suscitate dai molti convegni e concorsi non sono mai commentate e non determinano assolutamente nulla nella formazione di una giovane atmosfera intellettuale della Nazione.

Cosa naturale in vero, perchè è difficile che spuntino idee interessanti, d'importanza generale — per quelle d'importanza particolare ci sono già le Università, i concorsi, ecc. — da questa pedantesca enciclopedica rassegna dello scibile, dove proprio non manca niente: convegno di critica artistica, convegno di critica letteraria, convegno di critica musicale, e via di seguito. Ma questa è una presentazione di tesi di laurea. I problemi proposti dalla maggioranza di questi convegni sono generici e relativamente ristretti; invece, avremmo voluto vedere i problemi suggeriti da qualche «caso particolare» d'importanza generale, tale da poter mettere in vista come lo studente italiano sà reagire davanti alla sintesi spirituale proposta da un fatto specifico. E non ci sarebbe nessun male se questi temi di più caratteristico interesse fossero sviluppati anche in collaborazione da gruppi di concorrenti, senza le complicazioni e le limitazioni dell'attuale regolamento: l'essenziale è di mettere alla prova — non importa se collettivamente o individualmente — la gioventù italiana, e non di arzigogolare sulle classifiche.

Ricordiamo anche che nei convegni a cui abbiamo assistito, ci è parso che la parola d'ordine fosse di una continua doccia per le avanguardie; sembrava che tutti gli oratori si fossero data la voce per parlare male degli «eccessi» degli estremisti, e per dichiarare che è giunto il momento della «sintesi serena», dell'«umanità», della «maturità», del «latino equilibrio», dell'«arte per il popolo» e insomma di tutti gli imborghesimenti.

CESARE CATTANEO
VITO LATIS

PROBLEMI DEL TURISMO

Parlare in generale del turismo è cosa assai facile, ognuno si sentirebbe in grado di intrattenerci intorno alle bellezze di questa o di quella valle, di una città marina o di un ridente paese di lago. Parlare di tecnica turistica, cioè di organizzazione di un centro di cura per un maggiore afflusso di gente e degli impianti necessari è argomento discusso solo da un elemento ristretto di interessati per lo più albergatori locali e consiglieri di occasione.

Il turismo inteso come contemplazione delle bellezze naturali va maggiormente studiato per presentare nel modo più soddisfacente al pubblico il panorama con tutti quegli accorgimenti che sono ben noti nella Svizzera e che richiedono attrezzature notevoli per dare un intelligente agio. Oltre a questo genere di turismo oggi si è assai sviluppato il turismo sportivo che sopratutto nei giovani trova più simpatizzanti che per il primo.

Ora per i giovani è più grato poter trascorrere anche le vacanez estive con una attività sportiva come lo è per le invernali piuttosto che annoiarsi con una vita di riposo fisico inutile che non permette lo sfruttamento di tutte le nostre facoltà sensitive ed edonistiche.

Il turismo sportivo deve aver un maggior sviluppo e deve essere maggiormente considerato e risolto per i centri di cura sopratutto estivi dove vi è numeroso pubblico a lunga permanenza.

A tal genere di attività è preposto un ente locale che è l'Ente di cura, il cui presidente è il più delle volte un delegato prefettizio o un magnate locale, azionato da un modesto segretario, la cui principale attività consiste nel far stampare opuscoli più o meno originali con diciture altisonanti di cartelloni cinematografici.

Solo in qualche azienda di cura v'è un direttore veramente efficiente e gli sforzi degli Enti nazionali del turismo veramente notevoli per la propaganda nazionale ed estera, non trovano un elemento esecutivo sufficiente per accogliere e razionalmente sfruttare con simpatica eleganza il cliente. Possiamo ancora ammettere l'efficienza di Enti di cura marini o lacustri, ma lo neghiamo per la più parte dei centri alpini. Fanno eccezione la nuova Sestriere e la bella Cortina, ma sulle 100 e più principali stazioni alpine, sono poca cosa.

Proponiamoci allora di analizzare il problema e prospettare una soluzione tipo per gli Enti di cura.

Il direttore deve essere per lo più un laureato normalmente tecnico, che abbia una profonda conoscenza sportiva e qualità organizzative. Il direttore deve conglobare in un'unica direzione tutte le attività inerenti al turismo e nel caso di stazioni alpine, salvo le principalissime, dirigere tutta l'attività turistica di una valle.

Le attività da svolgere sono molte: il servizio postale, i trasporti, i viaggi, le passeggiate, gli studi geografici, metereologici, le carte, le pubblicazioni scientifiche ed illustrative, le floricolture particolari, i giardini, le riserve di caccia, le statistiche del clima, delle condizioni metereologiche, le ascensioni, il museo d'arte, le funivie, le strade, gli elenchi degli alberghi, le categorie con i prezzi controllati e chiariti anche nei particolari, gli sports invernail (bob, pattinaggio, sci, ecc.) le piste di gare, le piste di gite escursionistiche, i rifugi, i loro prezzi, la loro pensione, il tennis, il golf, il piccolo golf, la piscina, le cosiddette manifestazioni folcloristiche e qualche altra attrattiva. Come si vede il quadro d'azione è vasto ed è sufficiente per occupare un cervello attivo metterne in rilievo le qualità organizzative, artistiche, sportive, intellettuali.

Naturalmente tal numero di attività non è generale per tutte le stazioni, ma se in talune principali vanno tutte sviluppate con particolare attenzione, in tal altre ne vanno coltivate alcune, oltrechè per un principio generale, per crearne una caratteristica d'attrazione. Non mi fermerò certo ad analizzarle perchè questo non rientra in una trattazione generale, nonostante l'interesse veramente notevole di tale argomento, ma ne trarrò motivo per una monografia sulle organizzazioni degli enti di cura. Parlerò invece degli impianti tecnici e sportivi di un'azienda di cura, i vari centri di applicazione e il loro diverso sviluppo a seconda della località e dell'importanza. Cominciando dai primi dirò che il problema degli impianti tecnici riguardanti gli alberghi consiste nel miglior sfruttamento dell'energia più economicamente conveniente corrispondente alle sue esigenze varie. Il problema si

presenta interessante per gli alberghi di montagna dove il costo del trasporto del carbone o della nafta grava per la lontananza della ferrovia, mentre invece le numerose centrali elettriche sparse nelle nostre valli possono fornire i cascami di corrente nelle ore di minor carico.

L'impianto usato all'albergo Torre di Sestriere ci è d'esempio con ottimi risultati.

In tali impianti la corrente viene fornita nelle ore di carico ridotto e precisamente dalle 20 alle 7 e dalle 12 alle 14, ore in cui le società la forniscono a prezzo ridotto. Questo sistema si presta sia per piccole produzioni come per impianti di grande estensione.

L'impianto consta di una o più caldaie elettriche che mediante resistenze elettriche riscaldano l'acqua e producono vapore che viene immesso in recipienti cilindrici in posizione verticale od orizzontale a seconda del volume; sono questi gli accumulatori di valore che vengono calcolati per contenere kg. di vapore tali che diano le calorie utili alla scarica per le ore diurne comprendendo le punte. Gli impianti di tal genere sono molto economici nelle spese di esercizio, hanno un funzionamento automatico e quasi non richiedono sorveglianza, eliminano qualsiasi opera di pulizia, spese di trasporto di combustibile, ecc. Il rendimento termoelettrico è del 90-92 per cento, 5 KW-ora equivalgono 1 kg. di carbone.

Naturalmente il prezzo della corrente non deve superare 4-5 cent. per Kwh.

Si ritiene opportuno scegliere per l'accumulo il serbatoio di vapore in luogo del semplice serbatoio di acqua calda, perchè il secondo deve assumere proporzioni troppo notevoli per gli alberghi di cubatura rilevante ed è più opportuno in considerazione delle variabili intensità dei servizi.

Tali impianti soddisfano a tutti i servizi di un albergo e trovano un razionale impiego dagli impianti di cucina, alla lavanderia al riscaldamento dell'acqua calda. Talvolta converrà costruire direttamente una centrale per tutti i servizi di una valle o di un centro turistico importante, notando che molta energia è necessaria anche per la trazione di una funivia, e non incorrere in qualche errore grossolano come è stato compiuto recentemente in una valle del Trentino che quando la funivia deve funzionare è necessario togliere la corrente a tutto un paese!

Dirò al riguardo di funivie che oggi giorno rappresentano l'impianto indispensabile per le nostre stazioni di montagna, per portar lo sciatore a quote elevate dove è possibile lo svolgersi di una gita turistica d'alta montagna in un giorno e dove la neve dà un'affidamento sicuro per le sue costanti condizioni — non ultimo lo sviluppo di una bella discesa a valle.

Impianti di tal genere se ne sono compiuti parecchi in Italia, ma alcuni non corrispondenti alle esigenze.

Lo sviluppo degli impianti, degli alberghi, delle funivie, delle strade è soggetto ad uno studio razionale ed intelligente di un piano regolatore di una valle o di un paese. Bisogna a priori provvedere o instradare una data località a seconda delle sue possibilità, il direttore di cura deve dare diversi sviluppi e diversa organizzazione con relativa diversità di impianti alle località che potranno ospitare clientela di lusso, clientela di massa, o domenicale. Una caotica sovrapposizione o stazioni omnibus producono sempre lo scontento del cliente o un rendimento basso.

Con pari criterio dovranno svilupparsi gli impianti sportivi, che dovranno abbondare e soprattutto essere ben distribuiti per la loro utilizzazione.

Insisto sempre nell'attrezzatura delle stazioni di cura alpine, perchè sono le più retrograde al riguardo e ben distanti dalla perfezione di certe nostre stazioni marine.

Cominciando dagli impianti sportivi invernali, bisogna curare le esigenze tecniche sportive delle piste di ghiaccio di velocità, piste per l'hockey, che siano ben riparate e nei posti più freddi della valle, abbiano il necessario sotto fondo, il ghiaccio sia ben levigato e in perfetto piano, vi siano tribunette decorose per il pubblico, vi sia sfruttamento dello spettacolo con eventuale illuminazione serale.

Per il campo di hockey è bene costruire nelle stazioni di una certa importanza un piccolo stadio con fabbricato per gli alloggi e servizi e l'impianto frigorifero che assicuri almeno in parte una costanza di durezza del ghiaccio.

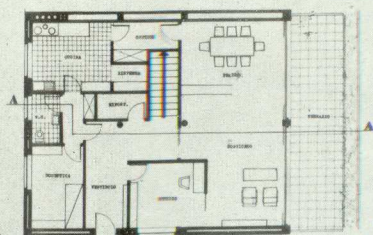
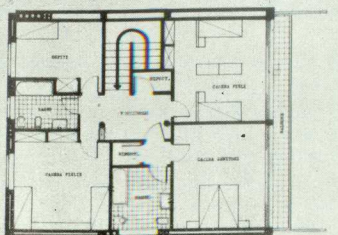
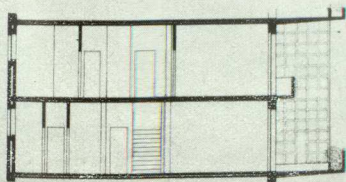
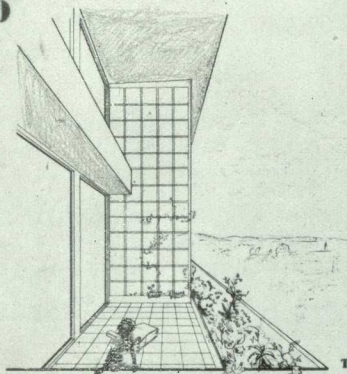
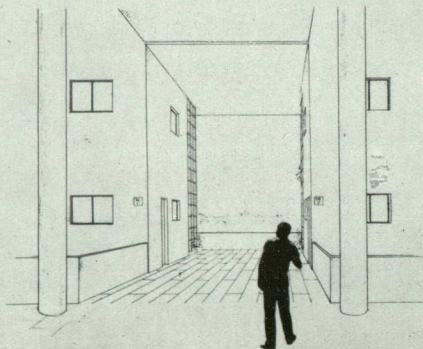
Ancora per il ghiaccio in talune stazioni dovrà curarsi la pista di bob e skieleton, avvertendo che tali costruzioni debbono essere prospettate e curate da elementi tecnici competenti per la difficoltà dello studio delle curve nei sopralzi, la scelta della località, la sua illuminazione per lo spettacolo serale, che ha un carattere veramente suggestivo. Già ho detto per quello che riguarda lo sci. Per l'estate dovrà essere curato l'allestimento di qualche piscina, studiata nello stadio di cui prima ho parlato, di un piccolo golf per un passatempo serale, e di campi di golf per la clientela anziana. Ogni problema accennato andrebbe esaminato e studiato, ma mi riprometto di farlo in un prossimo articolo parlando di una stazione di cura tipo. Una stazione turistica è un complesso organizzato vastissimo le cui attività ho precedentemente elencate, lo sviluppo ed il successo sono subordinati ai criteri organizzativi del direttore di cura, e all'adesione dell'albergatore che è il più interessato perchè è il primo a trarne i vantaggi, e alle comunicazioni il cui problema è essenziale per lo sviluppo di una zona. Anzi in Svizzera che ci è maestra nel turismo certe località come Wenghen e Kandesty veramente negative per lo sci e per il ghiaccio dato l'altitudine ridotta, hanno successo, solamente per il fatto che la prima è collegata con una ferrovia elettrica ad Interlaken e ciò significa carrozze dirette internazionali comodissime e rapide, l'altra è sulla linea del Lötschey che è una delle grandi ferrovie del continente collegate con i centri maggiori.

In Italia, le linee del Brennero, di Modane, del Sempione e Tarvisio, collegano i nostri centri o con ferrovie lente come la Valgardena, o costrette ad un autobus o slitta a Claviere e Sestriere. A Domodossola i servizi automobilistici sono costosi, Cortina è servita da una vecchia ferrovia fra Padova e Calalzo, San Martino di Castrozza dista cinquanta chilometri dalla prima stazione che è Feltre.

Ritorno ancora sul sistema organizzativo, e dico che la figura dell'Ente di cura è di primiera importanza, l'albergatore non deve apparire nel quadro dell'organizzazione, mentre tutto deve essere retto da un dirigente tecnico competente ed appassionato che deve far capo ad un'ispettorato di provincia o di sezione direttamente dipendente dall'ufficio tecnico turistico sportivo della Direzione Generale del Turismo Italiano.

Chiudo auspicando l'istituzione di un organico tecnico nel turismo italiano per dare quel giusto criterio razionale allo sviluppo della nostra stazione di cura, il cui successo ha una fortissima importanza nel bilancio nazionale.

LUIGI POLLASTRI

Progetto di laurea - Casa per abitazioni - Arch. Vito Latis

LA MISURA D'ORO

Con questo titolo un po' magico e un po' favoloso che richiama all'orecchio formule abracadabranti ed evocazioni Cagliostresche, i pittori di una volta indicavano quel complesso di sistemi che attraverso riferimenti d'ordine geometrico permetteva loro di ordinare in un quadro la disposizione delle masse. Non è infatti un mistero per nessuno che tutti i grandi maestri del passato, prima di comporre sulla tela le figurazioni da dipingere, si preoccupavano in vario modo di stabilire la «misura d'oro» del loro quadro; e questa ricerca per la quale si può dire che ogni maestro avesse il proprio metodo, veniva insegnata agli allievi della bottega perchè a loro volta l'applicassero in caso di bisogno. Se oggi è così difficile identificare l'autore di un quadro antico di determinata scuola, lo si deve appunto al fatto che gli allievi dei tempi passati non soltanto rassomigliavano al maestro per ciò che concerne il disegno e il colore, ma persino per il modo di disporre ed equilibrare le masse, secondo rapporti geometrici nettamente stabiliti. Su questa curiosa scienza, caduta in disuso verso la fine del settecento, dimenticata durante tutto l'ottocento, e ripresa a studiare dai cubisti al principio del novecento, incomincia ora a diffondersi tutta una letteratura che può riuscire molto interessante non solo per i nuovi lumi che può apportare nel campo dell'indagine artistica sui capolavori del passato, ma anche perchè può servire a rafforzare utilmente le capacità creative dei più aggiornati degli artisti moderni.

Lungi da me l'idea che l'arte, che è l'espressione più pura della sensibilità, possa essere una questione di formule algebriche, ma poichè tutti i grandi maestri del passato non hanno temuto di controllare o meglio di dare un ordine alla loro sensibilità mediante il calcolo matematico, non vedo il motivo perchè ci si debba disinteressare di questi sistemi d'ordine tecnico-creativo, che assumono oggi speciale sapore di attualità mentre infuria la polemica astrattista.

E vediamo anzitutto che cosa era questa benedetta misura d'oro.

Diciamo subito che non era un canone fisso, ma piuttosto una raccolta di vari sistemi, tutti tendenti alla ricerca di rapporti costanti fra le varie parti nelle quali può essere divisa la superficie da dipingere. I metodi principali portavano questi nomi: *metodo delle differenze o dei trasferimenti - metodo della costruzione geometrica statica - metodo della costruzione in piano e in elevazione.* Parole difficili per esprimere concetti facili.

Esaminiamo il primo di questi metodi: Se sopra una tela rettangolare segnamo un punto qualunque e attraverso a questo punto facciamo passare le perpendicolari ai lati del rettangolo, noi avremo diviso la tela in quattro altri rettangoli. Se facendo centro nei punti di intersezione di queste perpendicolari con i lati della tela noi segnamo degli archi di compasso di passo eguale, e se dai nuovi punti di intersezione così trovati noi tracciamo altre quattro perpendicolari ai bordi della tela, otterremo evidentemente altri quattro rettangoli che sono in rapporto proporzionale ai primi e fra di loro. Questo metodo consente di dividere la tela in figure geometriche proporzionali fra di loro dà modo all'artista di trovare il più semplice equilibrio di composizione per disporre gruppi di figure negli spazi così ottenuti.

J. W. Power, nel suo volume *Elements de la construction pictural* ha disegnato questo schema su un foglio di celluloide che applicato su una riproduzione della «Crocifissione» di Raffaello, mostra in modo indubbio che tale quadro è stato ordinato appunto col metodo dei trasferimenti.

Il metodo della costruzione geometrica statica, consisteva nell'inscrivere un poligono (pentagono, esagono, ottagono, ecc. nella quadratura della tela e facendo centro negli angoli del poligono, trovare altri punti di intersezione che dessero origine a nuovi scomparti geometrici dentro i quali collocare le figure.

Sulla base di un icosaedro entro cui è iscritto un pentagono è ordinata con esattezza geometrica la «battaglia di S. Romano» di Paolo Uccello.

Il metodo della costruzione in piano e in elevazione, consisteva invece nel disegnare una o due figure centrali e far derivare poi le figure all'intorno (uomini, cose, animali o zone di paesaggio) dalle proiezioni ortogonali delle prime figure. Questo metodo che potrà sembrare inverosimile ai lettori di oggi, ci viene luminosamente confermato dal «Noli me tangere» di Duccio. In esso infatti la massa verde dei due alberi posti in secondo piano, è stata ricavata con lo scrupolo del millimetro dalla proiezione ortogonale del Cristo e della Maddalena che sono in primo piano. Chiunque possegga una riproduzione di questo quadro, con un lapis e un pezzo di carta oliata può farne facilmente la prova purchè sappia disegnare «in pianta» le due figure di primo piano.

Durante la Rinascenza tutti questi sistemi sono stati in certo qual modo fusi e perfezionati in quello che fu detto il *formato mobile* e che non era altro che una specie di leitmotif applicabile a qualunque genere di quadro, variandone beninteso le figure geometriche.

Il pittore sceglieva una figura geometrica, per esempio un rettangolo, lo faceva combaciare con uno dei lati lunghi contro un bordo della tela e facendolo poi ruotare ripetutamente sempre dello stesso numero di gradi, divideva la tela in tanti scompartimenti fra loro proporzionali entro cui inscriveva le figure. Rubens e Tintoretto fra gli altri si servirono di questo metodo.

Come si è già detto questi sistemi andarono in disuso nell'ottocento anche perchè l'immagine fotografica servì di modello a quasi tutti gli artisti non esclusi i più grandi. Fra i moderni, i primi ad usare la misura d'oro furono Picasso e Juan Gris (beninteso Braque e Leger non la ignorano). Ma colui che più fedelmente di ogni altro l'applica è l'astrattista Mondrian il quale col sistema dei trasferimenti ha controllato quasi tutti i quadri di sua produzione, affidando alla sua prodigiosa sensiblità cromatica il compito di integrare questo metodo algebrico.

Questa rapida esposizione che non ha alcuna pretesa colturale non ha neanche lo scopo di propagandare un sistema, anche perchè è certissimo che molti artisti posseggono d'intuito il dono di equilibrare le masse secondo ritmi geometrici, ma può servire a riaffermare alcuni rapporti fra pittura e matematica che proclamati oggi sembrano avventate affermazioni rivoluzionarie e fanno sorridere i critici superficiali, mentre non sono che ritorni di leggi universali che dall'atomo di materia alle più alte manifestazioni dello spirito regolano da millenni l'intero universo.

EZIO D'ERRICO

CORSIVO N. 185

Redenzione delle parole.

«Far seguire i fatti alle parole».

E se invece si facessero seguire le parole ai fatti?

C. B.

CORSIVO N. 186

Tra le molte ragioni che ci indussero a iniziare la polemica per l'architettura cosidetta razionale, vi fu quella dell'economia, cioè il fatto del costo dell'architettura. Ecco la locuzione che trovammo per sintetizzare quest'altro movente della nostra polemica: «sperpero architettonico».

Non ci fu certo difficile dimostrare che i costruttori italiani, specialmente nell'immediato dopoguerra, si diedero a innalzare fabbriche in cui il costo delle decorazioni (decorazioni nel peggior senso della parola) gravava enormemente sul complesso della costruzione. Era il tempo in cui la mania del grandioso, e una effimera prosperità economica inducevano il capitale in lussi che oggidì si riscontra esser stati assai dannosi (un esempio pratico può esser dato dal valore di certe costruzioni, che oggi vedono il loro prezzo ridotto persino a un ventesimo), era il tempo in cui trionfava quell'architetto toscano Coppedè, il quale si era messo a costruire ville e case d'abitazione sotto forma di castello, tempo che durò quanto basta per mandare in fumo diversi miliardi. Denunciando codesto stato di cose, e affermando chiaramente che una casa moderna non poteva essere un castello medioevale, e che una stazione ferroviaria non doveva essere una moschea, non ci fu difficile avere dalla nostra l'opinione pubblica. «Sperpero architettonico» fu subito capito come uno dei lati positivi della nostra polemica contro l'architettura infarcita d'inutilità decorative. La nostra reazione intransigente contro tutte le architetture che spiccicavano sopra le facciate quei ben di Dio ornamentali cari allo stile floreale, portò (è vero) a un eccesso opposto, che forse non era nemmeno nella nostra intenzione, all'architettura nuda e cruda; ma a questo gusto dovevamo arrivare per negare assolutamente il gusto dello sperpero architettonico.

L'architettura razionale, o funzionale che dir si voglia, cioè quel modo di costruire che bada al positivo dell'utilità e intende la bellezza nel risultato della tecnica, architettura che si dovrebbe chiamare, come ha proposto giustamente Bontempelli, semplicemente con l'epiteto «naturale», è una determinazione del nostro tempo. Oggi, non è più come una volta che è possibile investire un grosso capitale in una costruzione che non dà rendimento economico: oggi è tempo in cui l'economia sta alla base di ogni attività, e il cattivo impiego del denaro non costituisce soltanto un affare sbagliato per il singolo, ma incide nell'economia generale: vale a dire che la nostra economia è impostata sopra fatti nuovi che, senza entrare nel merito di teorie e di pratiche, può dirsi incamminata verso il corporativismo.

Noi non vogliamo qui cercare le interferenze tra lo stile razionale e le nuove forme di economia che si vanno attuando in Italia: non siamo economisti: la nostra parola ha soltanto un valore documentario sull'iniziativa della polemica per un'architettura funzionale, che potrà certo interessare lo studioso di problemi di economia.

Si potrebbero elencare tutte le osservazioni che nel corso di cinque anni siamo andati facendo a proposito della antieconomicità dell'architettura dei vecchi architetti, e del cattivo servizio che essi hanno reso al Paese: ma ormai ognuno sa queste cose, e ancor oggi può osservare che qualche ritardatario non si è ancor messo in carreggiata con le idee che dovrebbero prevalere in nome del buon senso. Ed è per questo che noi continuiamo nella nostra polemica, con il fucile sempre spianato, certi di contribuire a una soluzione sicura del problema economico dell'architettura.

A nostro vedere, l'architettura deve essere sempre coerente con l'economia, specie quando si tratta di lavori pubblici, e di lavoro in genere destinati al popolo. Perchè va ripetuto che quando si sperperano capitali in inutili decorazioni, che rappresentano tra l'altro una antitesi al tempo che viviamo, si commette un affronto verso tanta parte di popolo, quello rurale in particolare, che attende la soluzione del problema della casa, spesso in contingenze che non fanno certo onore alla Nazione.

Perciò il richiamo costante che noi facciamo, per via di paragoni che potranno sembrare, forse, troppo alla mano ed espressi alla brava, ci sembra molto opportuno e tale da essere attentamente considerato da coloro i quali hanno la responsabilità del piano regolatore della economia nazionale.

P. M. B.

CASA D'ASSISTENZA FASCISTA PER CITTÀ DI 100 MILA

Il concorso degli ultimi Littoriali per la Casa dell'Assistenza Fascista ha proposto per la prima volta in Italia l'impostazione di questo nuovissimo tipo di edificio. Il concorso, lasciando ai concorrenti la più assoluta libertà e non indicando nessun indirizzo da seguire, li ha obbligati allo sforzo non indifferente di precisare da soli, e senza potersi riferire a nessun esempio già esistente, i confini del problema, e a formarsi, prima di ogni idea di soluzione architettonica, un concetto personale dei compiti dell'assistenza.

Deve una Casa dell'assistenza essere soltanto una sede dell'Ente Opere Assistenziali, e soddisfare perciò a particolari forme di assistenza materiale, o deve anche raccogliere quelle forme di assistenza culturale, sportiva, medica, che oggi sono esplicate in sedi separate? E si può immaginare un legame funzionale tra queste forme diversissime, in seno al nuovo edificio, oppure il nuovo edificio può avere una funzione soltanto rappresentativa di coordinamento delle varie assistenze?

I progetti presentati dal Guf di Milano hanno in genere preferito concentrare in un solo complesso edilizio numerose forme di assistenza.

Albera, Boccanera e Requiliani hanno sviluppato in modo particolare l'assistenza infantile e hanno nettamente distinto il funzionamento delle varie branche.

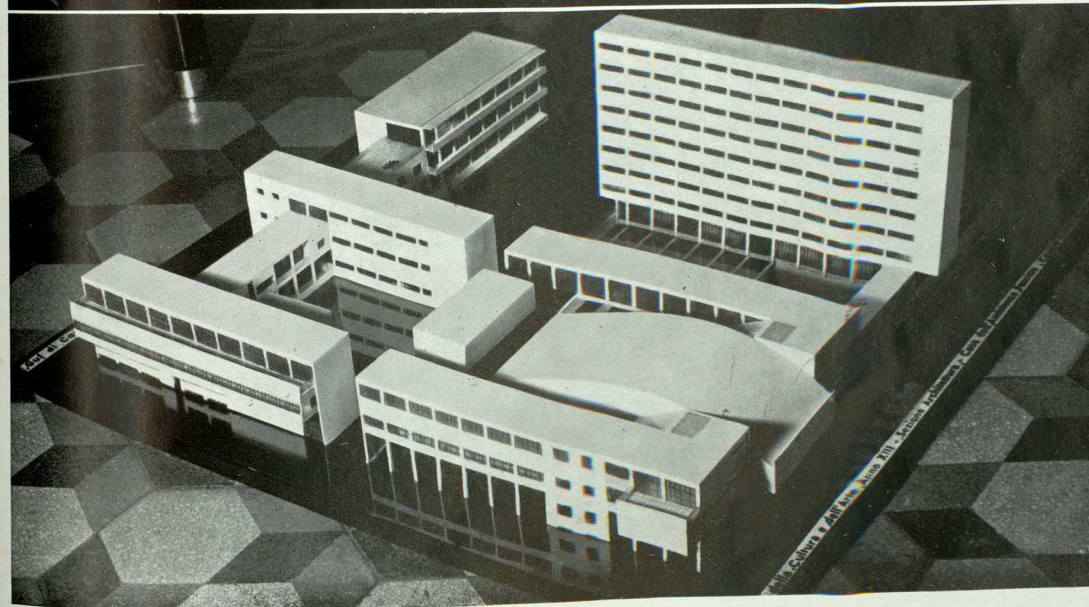
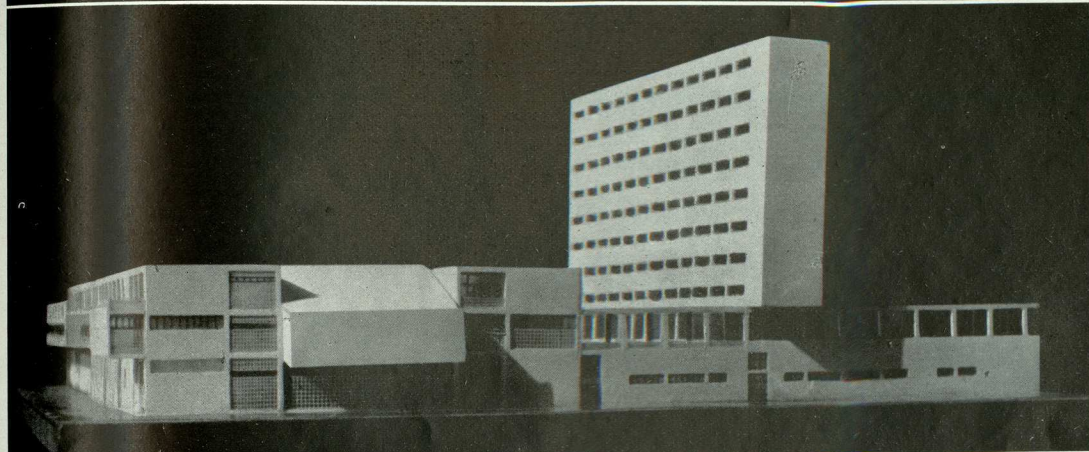
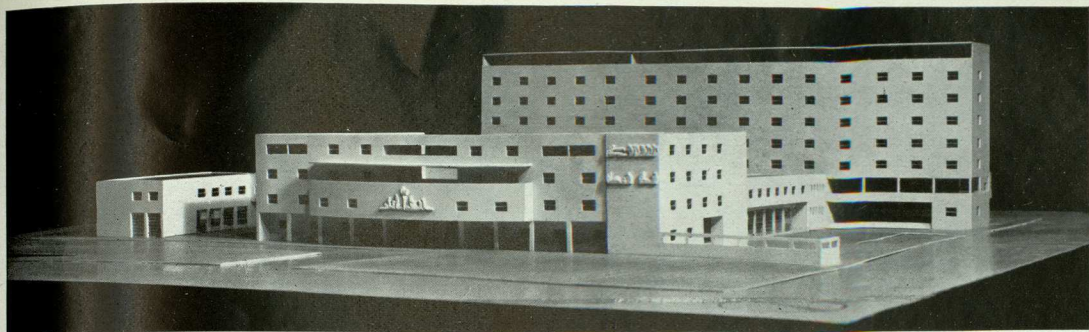
Cattaneo ha impostato il progetto su un successivo ampliamento in lotti rettangolari, tenendo le varie attività assistenziali assolutamente separate in corpi di fabbrica, che possono esistere, funzionalmente ed esteticamente, indipendentemente dagli altri.

Forti ha inquadrato un nucleo centrale comprendente le manifestazioni culturali, con un nido per la maternità e infanzia e con una Casa dell'Ospitalità.

Latis ha invece assegnato una parte preponderante all'Assistenza culturale e spirituale, studiando una sistemazione sull'angolo di due strade con edifici disposti a semicerchio, e facenti capo a un grande salone per conferenze e spettacoli.

Longoni ha preferito, pur disimpegnando opportunamente le varie branche, mantenerle strettamente riunite in un solo complesso edilizio.

Magnaghi, Piazza, Pocchettini, Terzaghi e Lombardini, hanno studiato la casa per la città di Bergamo.

Littoriali dell'Arte XIII - Casa Assistenza fascista - Arch.tti Franco Longoni, Cesare Cattaneo

STAZIONE DI VENEZIA

Pubblichiamo la relazione e il progetto degli architetti Gerace, Muratori e Tedeschi, presentate al concorso per il nuovo edificio della stazione di Venezia. Presentando questo progetto notiamo che tra i progetti che Quadrante, *in diverse occasioni, ha pubblicato, questo è tra i pochi che, secondo noi, rientra in un'atmosfera di pura e viva intelligenza. E' questo il clima architettonico che ci auguriamo, ben sicuri che questa impostazione onesta e sana dell'architettura trionferà sulle resistenze passive che esaltano l'ignoranza e la pretensione. Ma tornerebbe interessante trarre spunto dall'esito di questo concorso per notare come la fatica di questi giovani architetti che vi si cimentano sia quasi sempre provata dalle conclusioni delle giurie, le quali sistematicamente non sanno e non vogliono tener conto della nuova situazione dell'architettura. Quando noi diciamo che per gli architetti giovani invochiamo un trattamento identico a quello riservato all'ultimo dei fessi della generazione che ha fatto il suo tempo, non proponiamo il solito paradosso: tutta la quistione sta proprio qui: nella gara chi osa, chi è sincero, chi non tiene conto della mentalità dei componenti la commissione è inesorabilmente escluso e bocciato.*

Fino a quando le commissioni vetuste e spesso acide avranno l'incarico di giudicare in nome di uno Stato governato dai giovani?

Progettare la nuova stazione di Venezia S. Lucia significa anzitutto risolvere un problema spaziale d'ambiente. L'elemento funzionale dell'edificio, pur elaborato e risolto, non può essere che un substrato ad una ricerca più vasta e più profonda di armonia e di bellezza.

Il palazzo compartimentale da un lato, con la sua mole notevolissima, la Chiesa degli Scalzi dall'altro, sono gli elementi che più immediatamente influiscono sulla concezione. Sarebbe un gravissimo errore trascurare o svalutare la loro importanza, astraendoli dalla composizione e considerandoli a sè stanti.

Errore che appare ancor più fondamentale quando si considerino le caratteristiche proprie dell'ambiente urbanistico veneziano.

Come seguendo lo svolgersi naturale armonioso dei nastri liquidi dei canali, gli edifici più diversi per epoca, dimensioni, caratteri estetici, si legano fra loro con un senso di continuità, di intima fusione, che viene ad essere il mezzo di espressione più significativo e caratteristico.

Nesun edificio prescinde dal suo vicino; essi anzi si valorizzano vicendevolmente. Effetti d'insieme, quindi, sempre collegati con l'elemento naturale. E se a questo naturalistico senso di continuità e di correlazione si aggiunge l'amore per le planimetrie chiare e regolari, giuocate da volumi geometrici semplici, che si manifesta là dove, come nell'organismo delle piazze di S. Marco, la natura consente agli uomini di scegliere, si avranno i caratteri dominanti dell'urbanistica veneziana.

E' perciò necessario che l'espressione architettonica della nuova stazione nasca da effetti d'insieme di elementi semplici composti in stretta dipendenza dell'ambiente naturale; e che fra questi elementi l'edificio viaggiatori venga valorizzato si da divenire il centro ed il nucleo principale della composizione.

L'orientazione dell'edificio è naturale conseguenza della posizione dei binari e del canale: parallela cioè a quest'ultimo e ortogonale ai primi. Il palazzo compartimentale viene a confermare queste orientazioni planimetriche, e la chiesa, decisamente trasversale, ne forma il motivo di chiusa. Fra questi il nuovo edificio, che viene ad essere composto di tre zone parallele (galleria di testa, servizi vari, pensilina d'approdo) intimamente fuse e collegate saldamente all'edificio compartimentale; fra questo e la stazione è stata creata, come zona di respiro, una piccola piazza, nella parte non direttamente antistante ai binari viaggiatori, non priva di un certo senso rappresentativo, in quanto serve di sbocco alla saletta delle autorità. Elemento di collegamento e quasi spina dorsale della composizione la galleria di testa. Per il palazzo compartimentale si è adottata una soluzione intermedia fra le due proposte del bando, più oltre ampiamente illustrata. Mediante il collegamento con l'edificio minore verso il canale S. Chiara ed il rifacimento della facciata, il palazzo viene ad acquistare nuova dignità, prendendo vigore e significato dall'efficace motivo di testata formato dalla divisione esistente e che viene conservata fra l'edificio principale e quello aggiunto.

Questo in breve per quanto riguarda il giuoco planimetrico d'assieme; se ora vogliamo passare a considerare più particolarmente i criteri che hanno guidato la soluzione estetica del progetto, sarà opportuno per un momento considerare i dati più propriamente architettonici delle costruzioni veneziane.

Fra essi primeggia una sensibilità ed una particolare comprensione del rapporto fra il pieno ed il vuoto, che è usato a zone, con libertà di schema e senza preconcetti stilistici, si da portarne il giuoco in un campo espressivo puro; il desiderio di dare ai volumi forme ben definite nello spazio, conseguenza evidente dell'essere essi come poggiati sull'acqua, che si rivela per esempio nel sollevarli su pilastri; l'uso sapiente della ripetizione di elementi semplici, specialmente basilicali, per raggiungere espressioni essenzialmente architettoniche; il gusto del particolare inteso però, piuttosto che come funzione stilistica, come libero elemento compositivo.

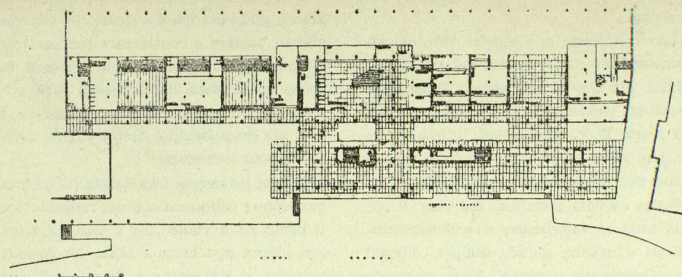
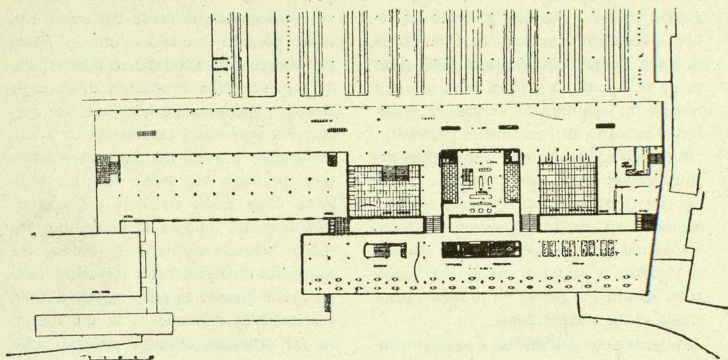
Tutto questo conduce ad un'architettura chiara, sobria, costruttiva, purissima, che ha saputo mantenersi tale traverso il tempo, anche quando in altre regioni d'Italia l'architettura dimenticava la sua funzione per diventare semplice sostegno della decorazione; conduce cioè ad un'architettura che è non solo quella veneziana, ma anche quella moderna. Ed è per questo che a Venezia, come, in nessun'altra città che abbia una sua storica evoluzione architettonica, l'architettura moderna può giovarsi degli elementi espressivi propri dell'arte tradizionale locale, anche se con forme logicamente attuali.

E' per questo che l'edificio progettato non ha bisogno di ricorrere a compromessi culturali o a contorsionismi cerebrali per innestarsi all'ambiente della città. Noi abbiamo cercato la chiarezza e la regolarità nella planimetria; ci siamo preoccupati di dare volumi ben definiti e legati tra di loro; di portare il massimo equilibrio nella ripartizione dei pieni e dei vuoti; senza pregiudizi o partiti presi, e sempre tenendo presente la funzione pratica dell'edificio.

Soprattutto abbiamo voluto dare al nostro edificio uno spirito che fosse traverso il tempo fratello di quelli che animano le costruzioni veneziane.

L'edificio della nuova stazione viaggiatori si compone essenzialmente, come già accennato, di tre zone:

a) Galleria di testa.

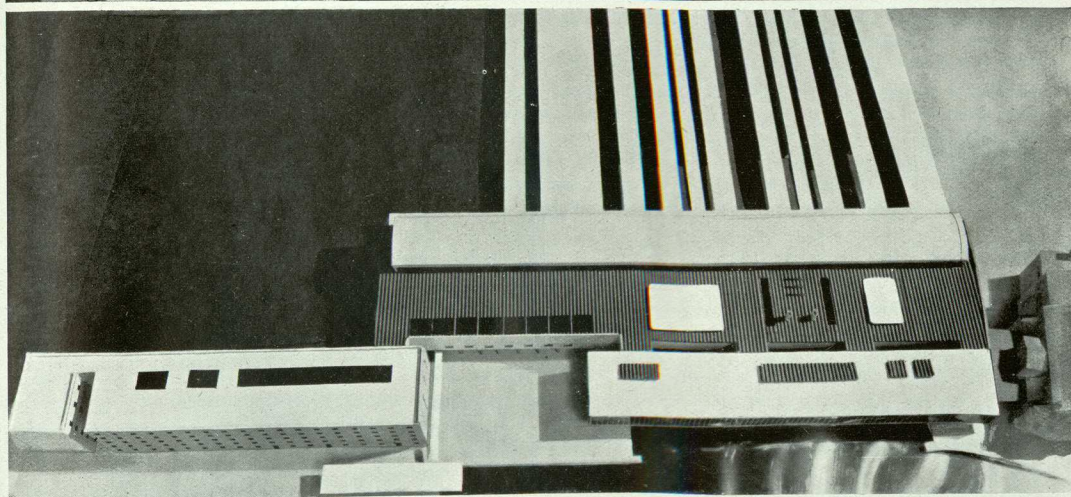
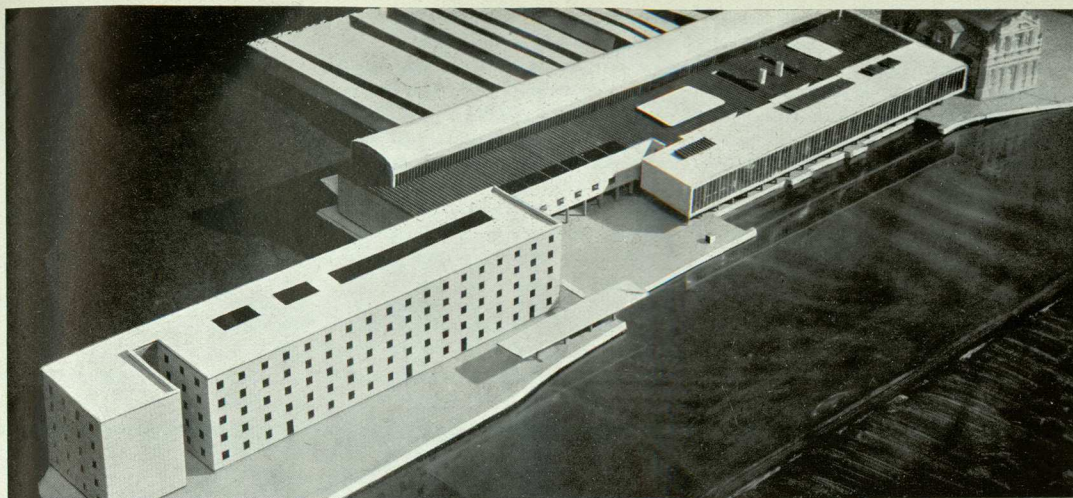
Concorso per la stazione di Venezia S. Lucia; Arch.tti Claudio Longo Gerage, Severino Muratori, Enrico Tedeschi - Pianta del piano terreno

Concorso per la stazione di Venezia S. Lucia; Arch.tti Claudio Longo Gerace, Severino Muratori, Enrico Tedeschi - Pianta del primo piano

b) Zona intermedia comprendente i vari servizi.

c) Spazio esterno coperto per l'approdo e lo smistamento dei viaggiatori.

La galleria di testa comunica con l'esterno traverso i due atrii: partenze e arrivi. Essi sono ubicati di fronte ai binari corrispondenti; nel primo si sale al piano del ferro mediante una grande scalea; nel secondo si scende per mezzo di un declivio costante. Ciascuno di questi atrii è fiancheggiato dai servizi che lo riguardano, e cioè per le partenze: biglietteria (con il numero richiesto di sportelli e in diretta comunicazione con gli uffici compartimentali), bagagli in partenza, agenzie turistiche, telefoni, vendite varie; per gli arrivi: bagagli in arrivo, dazio consumo, vigili urbani (con ingresso diretto dall'esterno). I servizi dei bagagli sono disimpegnati da rampe e montacarichi; il deposito bagagli a mano e il bar con servizio di tavola calda occupano una zona intermedia, aperti sia verso la galleria di testa che verso quella galleria collegante esternamente i due atri. Il bar e tavola calda comunica attraverso una scala e montacarichi con i locali soprastanti dei servizi di cucina, che hanno un ingresso indipendente mediante una scala che parte da sotto la grande pensilina d'approdo. Questa, sporgente sull'acqua, ha la funzione di proteggere lo smistamento del pubblico che viene o si allontana per via d'acqua o per via di terra. Si è pensato di utilizzare la piattaforma costituita da detta pensilina facendone una grande terrazza coperta, che guarda con vetrate verso il Canal Grande, e può costituire un piacevole ambiente per il servizio di ristorante e di sosta dei viaggiatori. Essa è collegata con la galleria di testa da due comodi passaggi, sistemati uno accanto all'atrio partenze, sul quale si apre la galleria, e l'altro presso l'atrio arrivi. Questa terrazza fa quindi parte prevalentemente dell'organismo interno della stazione; solo una parte corrispondente al ristorante esterno sarà accessibile dalla banchina.

La saletta reale, con gli annessi richiesti, è situata in asse alla piazzetta posta come zona di respiro tra il palazzo compartimentale e la stazione; essa ha davanti un portico, e si è prevista una speciale pensilina per l'eventualità di mal tempo, che conduce all'imbarco. Si è pensato destinare al servizio dei treni speciali delle autorità il primo binario a fianco dell'ala partenze; sarà coperto da una pensilina e potrà essere diviso da opportuni ripari dai binari di ricovero e dei treni popolari.

Per il palazzo compartimentale delle due soluzioni prospettate dal bando appariva preferibile di gran lunga quella che imponeva l'abbattimento parziale del palazzo e la ricostruzione della nuova ala d'uffici. Tale soluzione infatti oltre a lasciare un maggior respiro alla stazione, dava la possibilità di equilibrare meglio le masse, tutto a vantaggio del decoro e dell'espressione dell'edificio viaggiatori. Nella soluzione adottata l'abbattimento risulta però ridotto nei confronti della proposta fatta dal bando stesso. Dell'edificio sono infatti state rempite le rientranze dal secondo piano in sù; assicurando mediante chiostrine del tipo di quelle già esistenti uno sfruttamente ottimo dei locali nonostante la larghezza notevole del corpo di fabbrica, ed è stato previsto verso sinistra il collegamento suggerito dal bando con l'edificio minore sul canale S. Chiara. Questo edificio è stato portato alla stessa altezza con l'aggiunta di un piano, in modo da ottenere una massa compatta con il palazzo compartimentale. La separazione tra i due edifici, che illumina un certo numero di stanze, è stata rispettata e tramutata in un efficace motivo di testa. Anche dal lato della stazione l'edificio rimane più lungo che nella versione del bando. Un notevole numero d'ambienti in più sono stati così ricavati: era quindi inutile ripetere integralmente l'ala di ricostruzione. I locali rimanenti sono stati invece ricavati in un corpo di fabbrica analogo, ma più basso, disposto parallelamente al palazzo compartimentale ed alla galleria di testa, sempre in collegamento con l'edificio principale. Nell'insieme i locali degli uffici così ottenuti risultano notevolmente più numerosi dei richiesti. Questa disposizione ha inoltre il vantaggio di porre una parte degli uffici stessi a immediato contatto con la stazione viaggiatori e i fasci dei binari, e di collegare anche la biglietteria cui è unita da un'apposita scala. Si è pensato la struttura in cemento armato. L'edificio è nelle sue parti principali rivestito in Orsera. Il costo totale, pur tenendo conto delle modifiche apportate al palazzo compartimentale, giunge a L. 7.348.000 con un sufficiente margine quindi rispetto alla cifra assegnata.

Concorso per la Stazione di Venezia - Progetto degli Arch.tti Gerace, Muratori e Tedeschi

(QUALCHE LIBRO)

BERNARDO GIOVENALE - Il corporativismo osservato da una fabbrica - Roma - «Edizioni Quadrante», L. 10.

Lo sviluppo del concetto di Stato corporativo ha portato il principio corporativo ad investire problemi sempre nuovi e sempre più vasti. E' naturale che coll'aumentare dei problemi da risolvere aumenti il numero degli studiosi e degli scrittori che se ne occupano, i quali costituiscono ora una vera moltitudine. Questi scrittori si possono distinguere in tre categorie. Ci sono gli studiosi e i legislatori, che studiano nuovi adattamenti per rendere il sistema sempre più aderente ai bisogni. Ci sono poi i presidenti, vicepresidenti, segretari e funzionari di ogni specie di organi sindacali e corporativi che, per essersi occupati per qualche anno della materia si sentono in dovere di esprimere i loro pareri e i loro giudizi. Ci sono infine i tecnici, come l'autore di questo libro, dei quali ci auguriamo un sempre più largo intervento nella discussione di questa materia.

Giovenale è un tecnico della fabbrica, ma io lo chiamerei anche tecnico della corporazione. Egli vive nel sistema corporativo senza esserne parte in causa, e, stando a contatto, nella sua qualità di tecnico, sia dei dirigenti che degli operai può sentirne obbiettivamente i rispettivi bisogni e studiare quei problemi tecnici, economici e sociali dai quali dipende una vera collaborazione corporativa tra dirigenti e prestatori d'opera, nell' ambito dell'azienda e fuori dell'azienda, a tutto vantaggio della produzione nazionale e della costituzione dello Stato Corporativo.

Questa figura del tecnico della Corporazione ha assunto, ora, una particolare importanza.

L'attuazione delle Corporazioni ha fatto sorgere il problema o dell'assorbimento dei Sindacati nella Corporazione o del loro potenziamento. Questo problema trova la sua ragione nel sempre maggior bisogno di un controllo corporativo sulla produzione.

Potenziare il sindacato ponendo le industrie sotto il suo diretto controllo e favorendone il più largo intervento; oppure lasciare che questo controllo sia esercitato più indirettamente dalle Corporazioni, il cui fine è l'interesse superiore della produzione nazionale, lasciando maggiore libertà all'iniziativa individuale.

Naturalmente a questo problema se ne riallacciano altri di carattere economico, politico e sociale.

Per risolvere questi problemi occorre studiare una organizzazione particolare delle singole aziende. Questo è il fine di Giovenale. Essendo vissuto a contatto degli operai, ne sente i bisogni, e con azione induttiva risale da sensazioni dirette, alla formulazione di principi generali.

In questo stato la vera originalità del suo lavoro. Mentre in generale gli scrittori di questioni corporative formulano dei principi che poi cercano in qualche modo di applicare inciampando spesso in ostacoli insormontabili, Giovenale usa il sistema opposto; raccoglie nella fabbrica le vedute degli operai, le analizza, sceverа quello che c'è di buono dal molto inutile, e a mano a mano giunge a formulare dei principi generali.

Principio basilare del sistema corporativo è la collaborazione fra le categorie dei produttori: collaborazione che Giovenale intende in un alto significato sociale e morale: ci deve essere meno distacco fra dirigenti e dipendenti, e tra questi soprattutto tra operai e impiegati. Gli operai educati e istruiti corporativamente possono diventare dei funzionari sindacali migliori e più competenti degli attuali. Giovenale, in questa parte, pur ripetutamente insistendo sulla completa responsabilità dell'imprenditore, dà forse troppo valore all'elemento operaio nell'andamento dell'azienda.

Edmondo Rossoni a questo proposito ha fatto recentemente alcune dichiarazioni interessanti, affermando l'utilità dei consigli di fabbrica ma dicendo che questi non devono mai in alcun modo pesare sulle direttive dell'azienda e sulla responsabilità dell'imprenditore.

I consigli di fabbrica, dipendenti direttamente dai sindacati operai, opererebbero il primo passo verso il potenziamento del sindacato nell'industria e servirebbero in molti casi a comporre controversie sia individuali che collettive.

Studiando il valore dell'elemento operaio nella fabbrica, Giovenale compie un'indagine degli effetti psicologici dei vari sistemi di misura del lavoro e di pagamento dei salari; indagine interessante sopratutto per chi si occupa di problemi economici senza vivere a contatto delle masse operaie. Questi effetti sono l'indice della bontà del sistema che si vuole applicare. Così ci si spiega anche l'avversione per il sistema Bedaux che, pur essendo un sistema come tanti altri, senza infamia e senza lode, è stato combattuto dalle organizzazioni operaie perchè con le sue complicazioni dà agli operai l'impressione di essere sfruttati. Ma certo nessuno di questi sistemi potrà essere apprezzato finchè operai e funzionari sindacali non siano istruiti corporativamente.

Questo bisogno di un miglioramento della categoria dei funzionari sindacali è vivamente sentito da Giovenale che propone vari mezzi per elevarla. Certo le scuole sindacali sono ottime palestre di preparazione, ma credo che sia necessario a questo fine creare, traverso le scuole, dei dirigenti sindacali provenienti dalle rispettive categorie, ai quali siano assegnati esclusivamente questi compiti sindacali e non vi dedichino solo le poche ore che gli affari personali concedono loro.

Lo stesso principio dovrebbe essere applicato alle Corporazioni: per quanto riguarda queste ultime, Giovenale prevede acutamente un cambiamento di struttura e di numero secondo le esigenze pratiche che si riveleranno durante il funzionamento. A questo proposito pone alcuni notevoli principii:

1) Non dovranno esserci ostacoli all'impianto di nuove industrie se queste rappresentano un progresso tecnico ed economico rispetto a quelle esistenti.

2) Affinchè la Corporazione funzioni con prontezza il Consiglio deve avere carattere consultivo e il potere di deliberare risiedere nel presidente o in chi ne fa le veci.

3) Le statistiche e i conti che riguardano la materia regolata dalle Corporazioni devono avere carattere di uniformità, obbiettività ed esattezza affinchè non possano essere fatti servire a beneficio di interessi particolari.

Sopratutto giusto e vero è il bisogno enunciato da Giovenale nel secondo principio, e cioè l'esattezza delle statistiche e la loro obbiettività, perchè solo su di esse può basarsi l'organizzazione corporativa della Nazione. Errate in buona o in mala fede le statistiche, le Corporazioni sono impossibilitate a compiere le loro funzioni.

E anche gli altri principi di Giovenale hanno un importante valore per l'assetto corporativo della Nazione e per il progresso della economia nazionale. Essi forniscono materia di riflessione non solo per i dirigenti di azienda ma anche per i legislatori.

ARIALDO BANFI

LA «1500»

Una nuova macchina è il risultato di pensieri e di esperimenti che, forse, il lettore non sospetta nemmeno. Idee, dubbi, prove, riprove, disegni, calcoli, e poi collaudi e perfezionamenti e ritocchi: chi crea una nuova macchina si assume grosse responsabilità di fronte alla massa, e perciò sa che il dovere è quello di trovare il meglio tra il meglio, per corrispondere all'aspettazione.

Il progresso meccanico è ormai così spinto e avviato verso i record che una macchina allorchè viene presentata ha da essere in fase non con il tempo corrente, ma con il tempo avvenire più prossimo. Ogni macchina che si crea vuol dire constatare gli errori d'una precedente. Il progresso è una continua cancellazione di errori e una continua ricerca di perfezionamenti.

Si prenda, per capire, la storia dell'automobile: dalla prima macchina del prof. Bernardi all'ultima, alla «1500» che la Fiat lancia oggi sul mercato. Traverso centinaia di tipi, uno superante l'altro, siamo arrivati a questa novità che è qualcosa di più dall'ultima parola dell'automobilismo italiano, poichè è la prima parola di un divenire facilmente intravvidibile: il nuovo modello invecchia automaticamente i suoi predecessori per la straordinarietà della sua giovinezza. E' il passo avanti, la scoperta, la vittoria.

Le quali sono attività che si raggiungono non tanto con il migliorare ciò che esiste, quanto con il rivoluzionare ciò che esiste. Un'auto sarà sempre un'auto nei suoi elementi di base: ma nell'accordo o nell'interdipendenza delle parti v'è una misteriosa ricchezza di possibilità che l'ingegno via via attinge, e trasforma nella realtà pratica. Appaiono le nuovissime necessità; la ruota del tempo travasa sul nostro generare le percentuali della moda; ciò che si profetizza, si spera, si fa, s'indovina, si raggiunge nei trentamila settori dello scibile, poi si riversa, si ripercuote, si impone anche nella fabbrica dove l'uomo si appassiona alla nascita di un veicolo che marcia da sè.

Il desiderio di velocità, e dunque l'aerodinamismo, l'ambizione dell'estetica, l'urgenza della funzionalità, il costo, e una moralità caratteristica di noi del novecento, il bisogno di percorrere, di vedere, che hanno combinato della strada il nostro più caro sito di ritrovo: sono altrettante determinanti della giornata trascorsa nell'officina, e suscitano nell'inventore e nei suoi collaboratori un senso di interpretazione della collettività, il senso che vorremmo chiamare dell'umanità.

Così pensavamo l'altro ieri dentro il «Lingotto», mentre dall'alto di una finestra guardavamo la grande scatola architettonica che ora partorisce le «1500».

La prima impressione è data dall'assieme. Poi, ci si siede al volante e si prende il vero contatto della macchina. Bisogna sentire la macchina, avviarla, lanciarla, bloccarla, farle prendere le curve a forte andatura, arrampicarsi, scendere: insomma allietare le ruote di strada. Allora si capisce, e un giudizio prende definizione: il motore diventa chiaro come il polso, si sentono dei battiti, s'intuisce la sua serenità, la sua sanità, il suo essere perfetto.

Appena vi salimmo, il famoso Salamano che era con noi ebbe un sorriso di soddisfazione, il suo abituale sorriso che da lontano vedemmo tante volte affiorare dal suo bolide rosso alle partenze e agli arrivi dei circuiti di Monza. Si pose lui al volante. Si diresse verso Avigliana. Passate le case della periferia, puntò per una strada campagnola: il cambio in terza, la velocità a 90. Fu ciò che subito ci colpì. Mise in quarta, e il tachimetro balzò immediato sui centoquindici.

Salamano, la macchina, la strada diventano tutt'uno. La corsa riempiva il passeggero d'una placida soddisfazione, che pareva condivisa tutt'intorno. Il paesaggio era la cornice della nostra velocità. Finì il piano, la «1500» s'insinuò per una stradina da muli, cosparsa di ghiaietta e squarciata da una carreggiata profonda. I collaudi si fanno su queste vie, ed è qui che si prova la stabilità. Il guidatore spinse il motore a pieno respiro: la «1500» saliva svelta e felice, mostrando le sue doti senza sottintesi. A una macchina non si può chiedere di più: tutto ciò che di utile si esige è concentrato in questo meccanismo giudiziosissimo.

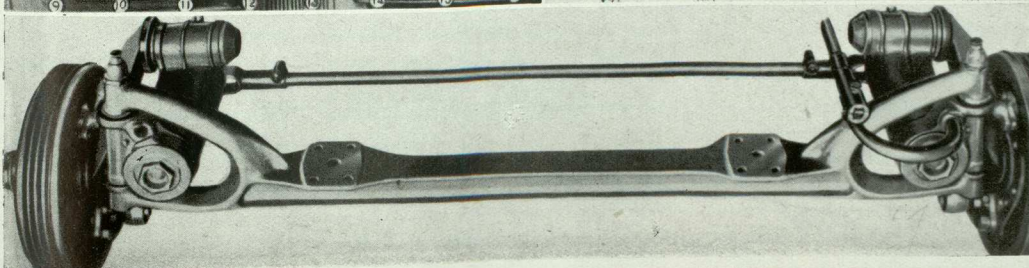
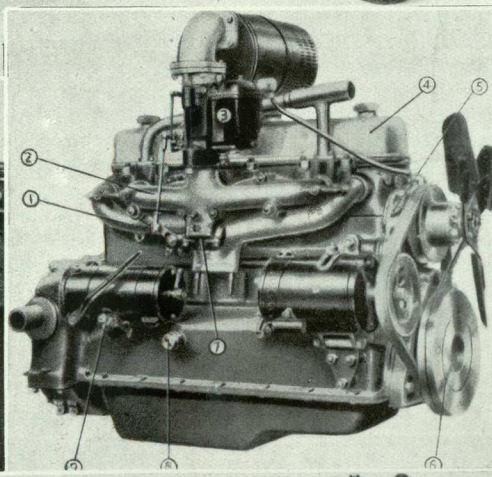
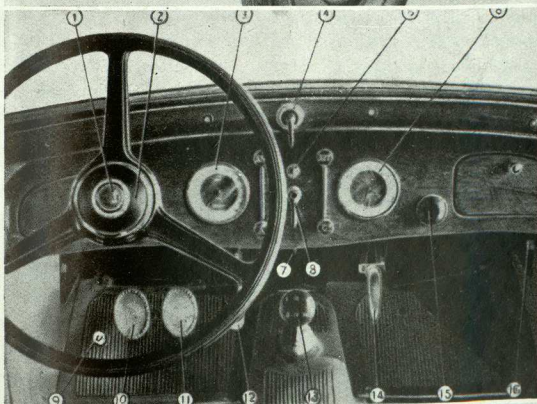
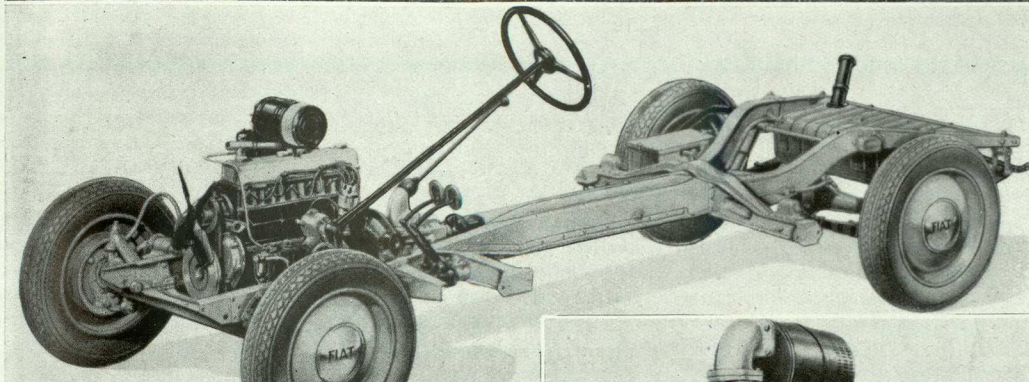
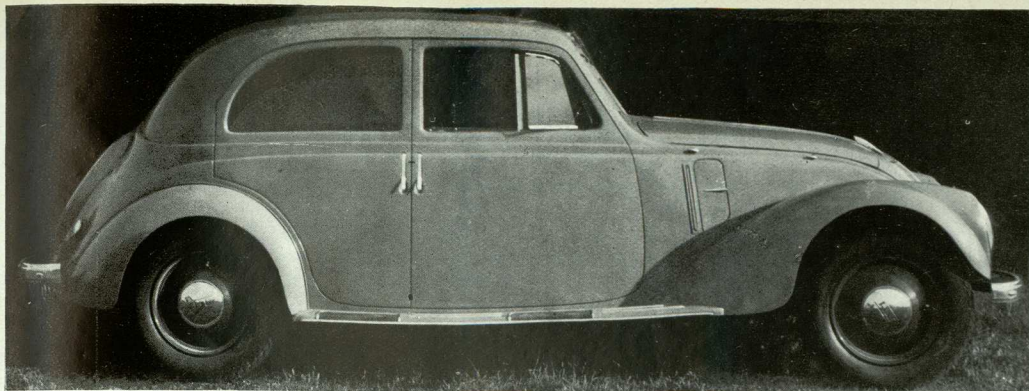
Ci venne la voglia di alzare il cofano, di guardare dentro. Il motore è chiaro. S'indovina la sua semplicità di congegno riflettendo sulla buona prova durante la corsa. Sei cilindri, un rendimento ottimo, un consumo minimo in confronto delle possibilità (tredici litri per cento chilometri), le ruote anteriori indipendenti, il telaio a trave tubolare, sono le caratteristiche principali della nuova vettura, che uscirà con il motto: «la vettura del silenzio e dell'eleganza».

La silenziosità è una delle prerogative di questa auto: il pulsare del motore è come nascosto, fuggente, e il suono che arriva è lieve e di gradita compagnia; il che permette l'installazione della radio a bordo, in uno speciale vano. Tante altre perfezioni accattivano crescenti simpatie: il freno a mano non più a leva ingombrante, ma a maniglia, e agente non più sull'asse di trasmissione, ma sulle ruote posteriori, la frizione monodisco a secco dolce e progressiva, l'aereazione combinata, in maniera razionale con boccaria comandabile, e altre novità che costituiscono un conforto.

La struttura della nuova macchina realizza un'aspirazione diffusa tra gli automobilisti: la buona distribuzione dei pesi, che sono concentrati nel centro in maniera equilibrata. La comoda posizione del guidatore e dei passeggeri (nel sedile posteriore si sta in tre) dipende appunto dalla razionale distribuzione dei pesi, e dalla corrispondenza tra la struttura dello chassi e la carrozzeria. Questa volta vediamo finalmente risolto il problema dell'unicità dell'organismo vale a dire la considerazione degli elementi sotto un solo punto di vista: la creazione di una macchina completa.

E' a questo che siamo ormai arrivati: allà risoluzione dei rapporti che intercorrono tra il passivo e l'attivo della macchina, traverso geniali trovate e calcoli ragionati, e una saldatura omogenea d'ogni rapporto convergente nell'assieme. Fino a ieri si poteva ripetere davanti all'automobile che rimprovera a certe parti del corpo il parassitarismo: di fronte alla «1500» ciò non è possibile, perchè nulla vi è di parassita in essa.

Vediamo nella «1500» la moralità più aggiornata della nostra epoca, sotto specie di raggiungimento del massimo che si può chiedere a un congegno meccanico, e sotto specie di estetica: il primo fatto dovuto alla perizia di quegli ingegneri laboriosi che ricercano il progresso, il secondo fatto dovuto a l'instaurazione di quelle idee che stabiliscono che l'estetica non è altro che una conseguenza la pura e semplice trascrizione della tecnica. La linea aerodinamica è nata così.

Ecco perchè un avvenimento industriale diventa un avvenimento di carattere generale, e attira su di sè un vasto interesse: si è perchè in una macchina si sommano forti motivi di vita, d'orgoglio, di fede. Il progresso non è una mania, ma è l'insegna della nostra civiltà: ogni vittoria è un mettere in pace il nostro spirito, un armistizio nella lotta che l'umanità conduce contro i veli che la separano continuamente dal bene.

a) Il profilo della vettura, b) Lo chassi, c) Cruscotto e comandi. 1. *Pulsante dell'avvisatore elettrico; 2. Anello mobile accensione fari per segnalazioni notturne; 3. Contachilometri; 4. Commutatore indicatori di direzione; 5. Interruttore a chiave per l'accensione; 6. Orologio con manometro olio e indicatore livello benzina: 7. Interruttore comando illuminazione cruscotto; 8. Commutatore per l'illuminazione esterna; 9. Pedalino commutatore fari e anabbaglianti; 10. Pedale frizione; 11. Pedale del freno; 12. Pedale acceleratore; 13. Leva del cambio di velocità: 14. Tirante comando a mano freni posteriori; 15. Portacenere; 16. Levette di comando prese d'aria laterali cruscotto.* d) Motore lato destro. *1. Collettore di scarico; 2. Condotto d'aspirazione; 3. Carburatore; 4. Coperchio delle punterie; 5, Pompa d'acqua; 6. Volantino ammortizzatore delle vibrazioni torsionali; 7. Deflettore per riscaldamento condotto d'aspirazione; 8. Valvolina limitatrice pressione olio; 9. Interruttore comando motorino d'avviamento.* e) La sospensione anteriore a ruote indipendenti *(gli organi di sterzo sono sottratti ai sobbalzi delle ruote).*

FINE DELLA SCOLTURA E DELLA PITTURA?

Lo scultore Fausto Melotti con i suoi ultimi lavori ha proposto in definitiva quello che hanno proposto i pittori astratti: cancellazione totalitaria di ogni elemento «umano» dall'arte, esclusivo colloquio tra «stato d'animo angelico» e fantasia, rapimento di espressioni strane, illuminazioni subitanee dello spirito, quasi ammirazioni divine. A questo estro una disciplina: la disciplina matematico-geometrica.

I lavori di Melotti, alcuni molto interessanti (come le lamine ondulate sfioranti in misteriose linee cariche d'infinitezza reticoli di parallele, pag. 29, *Quadrante* 25) obbediscono a una fantasia ragionata, vorremmo dire a un sognare ricostruito con organicità di racconto, e limato, levigato, lucidato di tutta quell'urgente premura che un uomo può dare a una creatura.

Soltanto i superficiali possono voltare pagina, e dare come capìta e giudicata questa proposta di revisione artistica. Si tratta infatti di revisione, di stabilire francamente una specie di errore negli artisti del passato (meno che negli inventori e nei cultori dell'arabesco).

Noi non siamo di questa idea favorevole alla revisione; ma questi giovani che si decidono in quest'iniziativa non vanno considerati alla leggera. Essi hanno evidentemente captato il malcontento diffuso sull'attualità delle arti plastiche, e hanno ripreso il discorso un tempo imbastito tra Daniele Ranzoni e Giuseppe Grandi: — Tu fammi i bottoni dietro la marsina se ci riesci con la tua signora pittura; — E tu, con la tua signora scultura fammi, se sei buono, un bel tramonto.

Il malcontento dell'uomo moderno, indigestionato di meccanica, di perfezione meccanica, appagato di stupori, soddisfatto di maraviglia, istruitissimo della potenza della realtà e di giorno in giorno sempre più dubitoso delle filosofie del passato, della storia come maestra, e quant'altro di pesante si è accumulato alle sue spalle, è un malcontento naturale per l'ammuffito noioso triste tirare avanti delle arti dette belle.

Può darsi, che le nostre gole siano prigioni della nausea a cagione della volgarità, il centouno per cento in mala fede, con cui il signor scultore ha trattato la sua «arte»: egli con il bronzo ha fabbricato le onde del mare, il pigiama, le palpebre, con il marmo ha scolpito le trine, le rose, il cielo. La scoltura è un'arte assolutamente ridicola quando non ha ricevuto non il «tocco espressivo», come dice Melotti, ma quella cresima che, nel tempo, non è a portata di mano che in rari casi.

La rivolta contro la statua è nell'aria da un pezzo. Dobbiamo ricordare Medardo Rosso, il più grande plastico del suo secolo, che fu il primo a combattere la grande battaglia contro la malafede della scoltura. E più gli anni passano, più l'arte di Medardo si ingigantisce come documento di sincerità, di verità, di esempio. (E quanto ci rincresce quando sentiamo il tono sbrigativo sull'«impressionismo» far tabula rasa d'una generazione di artisti che ha presentito la conclusione dell'arte-pratica di burocrazia, quest'arte che entra in scena quando è morto qualcuno: — ci vogliono due fiori, ci vuole un busto, facciamo un bel funerale).

Certo che la scoltura non va più. Chi è quell'uomo che si terrebbe ancora davanti agli occhi un lanciatore di disco, o una maschera di Sallustio? La scoltura in mano di tutti, buona a tutto, ha finito per rivoltare lo stomaco. E' divenuta un'arte inutile, estremamente funebre per la moralità della nostra vita che aspira a un'urbanistica con le strade in cui non possano transitare che i vivi, vale a dire strade per morti e strade per vivi.

Nel processo negativo della scoltura siamo tutti d'accordo. Ma, ora, è da vedere se è il caso di mettersi a sostituire a una scoltura-fantoccio un'altra scoltura, l'antifantoccio. La polemica contro la scoltura-fantoccio sta bene; ma la creazione di una scoltura anti-fantoccio no. Potrebbe diventare ancora più stucchevole della prima, e nelle mani degli amanuensi, famelici d'andarsene alla moda come comandano le gazzette d'avanguardia, un pericolo molto serio.

E, allora?

E allora c'è da considerare se non sia venuto il tempo di finirla con la scoltura, di abolirla, di non farne più niente. Comprendiamo piuttosto questo atteggiamento, che l'altro («mettiamoci a inventare una nuova scoltura»).

E' il caso di meditare se la vita d'oggi non sia già ricca di scoltura, se questo desiderio plastico dell'uomo non abbia ormai creato *involontariamente* una scoltura, traverso costruzioni di forme che si possono definire, se piacciono gli aggettivi, astratte.

Molti anni fa si poteva vedere alla «Galleria d'arte di Roma» un'esposizione di materiali da costruzione formata di complessi plastici le cui composizioni apparivano come giochi armonici di volumi: ve n'era uno di questi complessi formato di raccordi di tubature metalliche campite contro una lastra a scannellature di eternit, il tutto sorgente su un quadrato di *linoleum* rosso. Nelle prove di composizione chi realizzò il complesso durò molta fatica: si accorse, mettendo insieme quei «pezzi», che a trovare rapporti giusti, proporzioni, insomma un'«emotività» (ci si perdoni la parola) era un ben difficile mestiere.

Queste composizioni passarono inosservate, e le guardarono per l'interesse che si portava ai materiali, non certo per la «artisticità» dei raggruppamenti.

Molti anni prima, in una vetrina della «Galleria Bardi» di Milano si vedeva accanto a un quadro di de Chirico un grosso isolatore di porcellana. Ma queste non erano novità: fin da prima della guerra qualcuno s'era innamorato della «bellezza involontaria» degli oggetti fabbricati, il più delle volte, in obbedienza a leggi matematiche, o derivanti dalla matematica. Tutta la storia dell'elettromeccanica è una storia di forme in cui la scienza arriva fino a un dato punto, dopo il quale immediatamente l'arte continua.

Dalla grata d'un impianto radio trasmittente, o più semplicemente sotto l'involucro d'un apparecchio radioricevente possiamo sbrigliare il nostro desiderio d'astrazione nelle più alte soddisfazioni spirituali. L'appagamento poetico che ci dà un albero, ce lo dà una valvola termoionica: l'albero è la creatura, il congegno è la natura modificata dall'uomo: l'atto di architettura, vale a dire la modificazione della natura da parte dell'uomo: la trasformazione degli elementi naturali traverso le imprese utili alle sue necessità.

Nel catalogo d'una mostra d'architettura destinata all'America, anni fa, scrivevamo: «Gli ingegneri realizzano partendo da concetti puramente funzionali, di

logica, di tecnica, e spesso arrivano traverso la tecnica all'estetica. Un esempio scelto tra i più emozionanti è questo gruppo di trasformatori della Società elettrica d'elettricità, a Marghera presso Venezia (fu pubblicato anche in *Quadrante*). Ecco la natura modificata con sagome degne della natura, degne dell'albero, del fiore, del cristallo. Di queste architetture ormai sono piene le campagne, dopo che l'elettricità è divenuta una forza indispensabile all'umanità. Il ferro, la maiolica, il vetro nelle composizioni stabiliscono intrecci di forma e di colori fantastici, surreali, magici. L'immaginazione di questa costruzione è avvenuta al di fuori di qualsiasi preposizione artistica, e la formazione si è compita per via di calcolo e di minimo impiego di materiali e di spazi: nulla da aggiungere, nulla da togliere. La euritmia si gode linee, combinazioni, proposizioni, spaziature magnetiche di armonie. Gli ingegneri ideatori di queste architetture hanno mille, diecimila colleghi che non hanno mai perduto il tempo a turbarsi sulla formula «l'arte per l'arte», e noi dovendo cercare dell'arte, ecco che ci fermiamo davanti a una stazione di trasformatori. Non è per eccentricità; ma perchè l'arte va cercata nella vita».

E' per questo che tutto il movimento degli astrattisti ci interessa. Però, ci assale il dubbio che questi tentativi di fabbricazione della plastica sull'ispirazione della matematica e della geometria costituiscano un doppione, di ciò che già realizzano gli uomini che si dedicano alla manipolazione della plastica utilitaria, e un doppione arbitrario.

(Sarà sempre ridicola una scoltura che *imita* il sorriso d'una vergine; ma perchè non dovrebbe essere altrettanto buffa una scoltura a forma di palla di vetro che *imita* una lampada?).

Una posizione originale potrebbe essere questa: trarre motivo dall'architettura ritornata all'essenziale della sua funzione, liberata dai tatuaggi d'ogni specie che l'avevano eguagliata alla tenda dipinta del selvaggio, trarre motivo da ciò che Bontempelli ha definito «la bellezza intesa come necessità», per ridurre a questa moralità nuova le due arti plastiche collaboratrici dell'architettura: pittura e scultura.

Quando sentiamo dire: «non possiamo mettere in un ambiente nuovo un quadro con su un fiore», siamo perfettamente di accordo. Però, idem un quadro con su tre o quatto settori di tinte intersecantesi. Lo stesso si dica quando sentiamo a dire: «spezziamo la maschera di Beethoven». Ma non vogliamo sentire a discorrere di surrogati.

La pittura è un fatto insopprimibile, pare, che pesantemente ci tiene schiavi. Gli stessi pittori astrattisti non sono riusciti a levare ai loro dipinti la cornice. Questa nuova pittura che vuole a ogni costo spezzare le catene dell'*umano* potrebbe benissimo farsi ancora più astratta, e intervenire soltanto come ausilio coloristico all'architettura, non nel senso di combinare il rettangolo da appendere al muro, ma di creare la colorazione dell'architettura. Lo scultore, d'altro canto, potrebbe essere il distributore, e perchè no il creatore della plastica mobile che va dentro l'architettura. La riduzione del gesto, il bisogno di limpidezza, di «quies» nella casa dell'uomo, dovranno portare a un ciclo di combinazioni profondamente mutate in confronto dei timidi tentativi d'evasione delle avanguardie di questo secolo, dai cubisti ai surrealisti.

Tutti i movimenti di questi ultimi decenni non hanno avuto altro valore che quello di contribuire a tenere in vita l'arte tradizionale che, vecchia quercia, ha assimilate le esperienze, e le ha realizzate in sè. Il che dimostra con evidenza che queste avanguardie non hanno mai avuto il serio proposito di evadere dalla tradizione, e gli esodi sono sempre avvenuti imboccando una strada che, poi, gira gira, portava ancora alla tradizione, oppure su una strada che conduceva in un vicolo cieco. Nessuno di questi pittori ha mai resistito seriamente fuori della tradizionalità: brevi periodi più o meno lunghi a seconda della richiesta: ma non c'è tipo il quale abbia avuto l'ardire di capovolgere il sistema: anche oggi vediamo nelle esposizioni i quadri dei vecchi futuristi nelle cornici barocche sotto i vetri, con gli occhielli per appenderli. Il fatto al quale non si ammette importanza è per noi invece preminente: è indice d'una mentalità ancora esageratamente borghese.

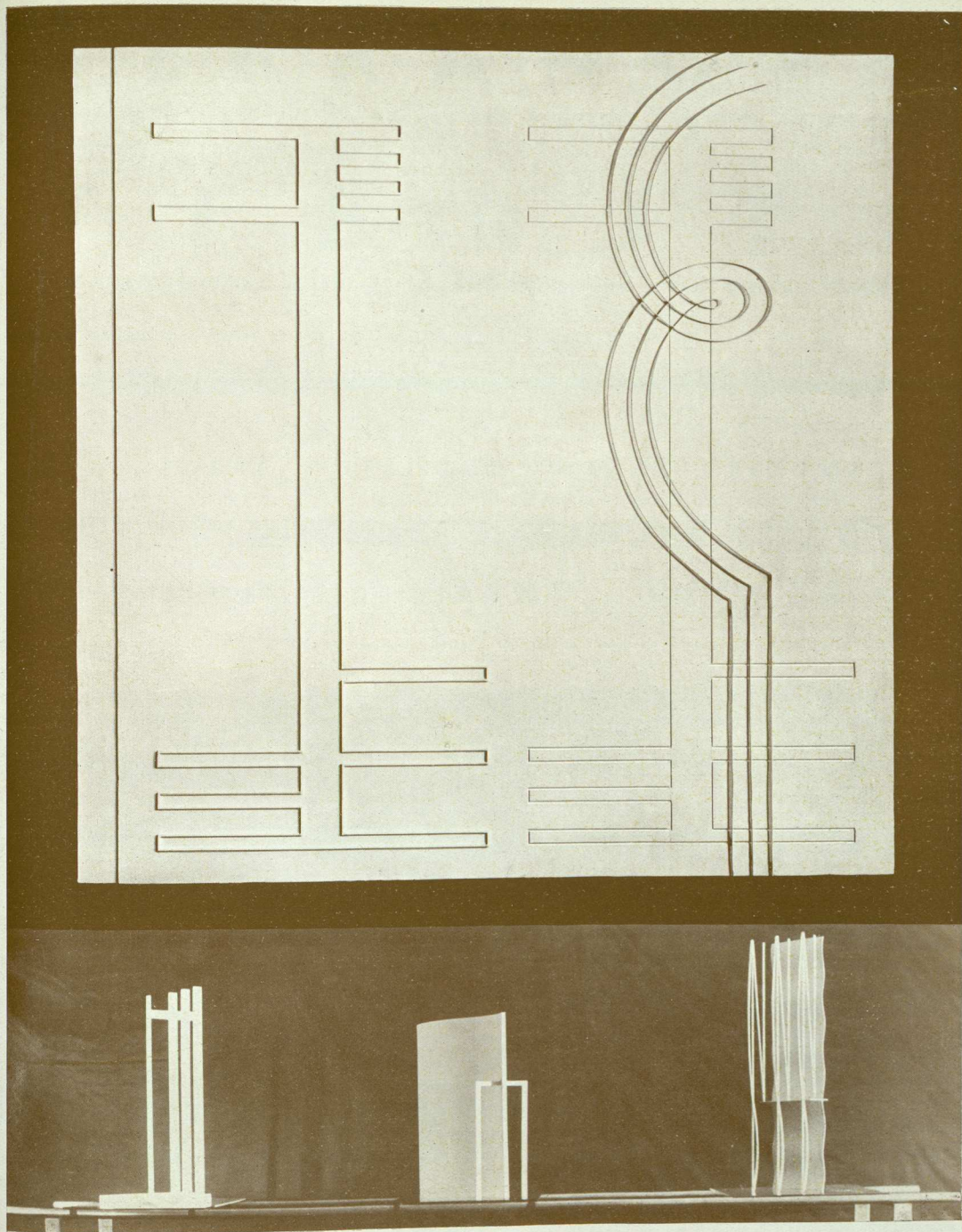
Un pittore nuovo quando sente che un architetto fa una stanza, e sapendo che non è più tempo da appendere i quadrettini, gli chiede: — ti faccio un bel pannello? — mentre dovrebbe dirgli: — ti cerco un bel bianco per imbiancare?).

Se è vero, come ormai non vi è dubbio, che questo ufficio del signor decoratore che vuol fare in un soffitto gli angioletti svolazzanti che reggono una conchiglia con su il motto «parva sed apta mihi», è un ufficio sorpassato; se è sorpassato l'ufficio del pittore novecentista che farà un San Pietro con le chiavi americane in mano e gli offerenti vestiti in frac; non va bene neanche il pittore che ride dell'uno e dell'altro, per fare un'altra «arte», l'arte «kn», come la chiama Belli. È la pittura che ormai non va più, tra tanta confusione. La pittura ha evidentemente bisogno di un poco di vacanza, per essere ripresa tra qualche secolo, quando il mondo si stuferà della fotografia e delle altre arti della riproduzione. Bisogna avere il coraggio di dir questo, piuttosto che tentare sostituzioni cerebrali.

Per la scoltura si può tenere lo stesso discorso: è un tempo, per essa, di crisi. Quando vediamo artisti come Fausto Melotti impensierirsi delle condizioni della scoltura abituale al punto da decidersi a ripudiare tutto un passato assai nobile, per sondare terreni così duri e impopolari come quello dell'arte cosidetta astratta, vuol dire che non se ne può più: la giornata che trascorre non dà più luce e confonde ogni ispirazione, ogni volontà, ogni individualità (si è visto il caso di Arturo Martini: che ha scolpito per il monumento al Duca d'Aosta due clessidre in bronzo, fatto che nessuno avrebbe sospettato in un artista di risorse). Da una parte committenti orfani di gusto e di buon senso, dall'altra necessità pratiche di lunario, intromissione nell'arte di elementi che ne perturbano l'atmosfera, assenza di una critica, e, poi, ben altri e più urgenti problemi da risolvere. Non c'è tempo per badare seriamente all'architettura, cioè a un'arte sociale, figuriamoci alla pittura e alla scoltura, necessariamente abbandonate a loro stesse, o peggio ancora dirette da reggitori di molti scrupoli per metà borghesi-accademici, e per metà futuristi-antiaccademico-accademici.

Che proprio siano finite pittura e scoltura?

P. M. BARDI

MASSIMO BONTEMPELLI E P. M. BARDI DIRETTORI; P. M. BARDI DIRETTORE RESPONSABILE
S. A. "EDITORIALE QUADRANTE" EDITRICE-PROPRIETARIA
SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO CORSO XXVIII OTTOBRE, 100

Fausto Melotti, Milano - Sculture (foto Zveteremich)

Porcellane e terraglie da tavola
Ceramiche d'Arte
Società Ceramica
RICHARD-GINORI
Sede Centrale • Via Bigli, 1 • Milano
DEPOSITI DI VENDITA: MILANO-TORINO-TRIESTE-GENOVA-BOLOGNA-PISA-FIRENZE
LIVORNO-ROMA-NAPOLI-CAGLIARI-SASSARI-S. GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)

Le idee più viventi
più aggiornate
più originali
in Italia e nel mondo

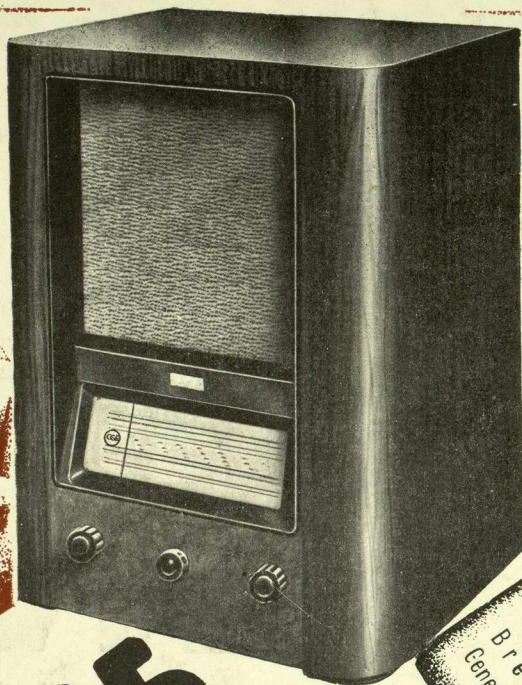
in tutte le manifestazioni
della tecnica, dell'arte,
dello sport, della politica
economica e sociale

ordinate nel quadro della vita
moderna dallo spirito
dell'architettura razionale

ecco quanto troverete in ogni numero
di QUADRANTE illustrato.

QUADRANTE non persegue nessun fine speculativo ma solo la diffusione delle sue idee.

ABBONATEVI A QUADRANTE

TIP ARRARA - ABBIATEGRASSO

SUPER
MIRA 5
DIONDA C.G.E.
ONDE CORTE - MEDIE
SUPERETERODINA
A 5 VALVOLE
PREZZO IN CONTANTI L. 1050.-
A rate: L. 210.- in contanti e 12
effetti mensili da L. 75.- cadauno.
È UNA STELLA DELLE
SUPERETERODINE
MIRA - SPICA - VEGA
PRODOTTO ITALIANO
(Valvole e tasse governative comprese.
Escluso l'abbon. alle radioaudizioni)
COMPAGNIA GENERALE
DI ELETTRICITÀ - MILANO
Brevetti apparecchi radio:
General Electric Co.-RCA e Westinghouse
CGE